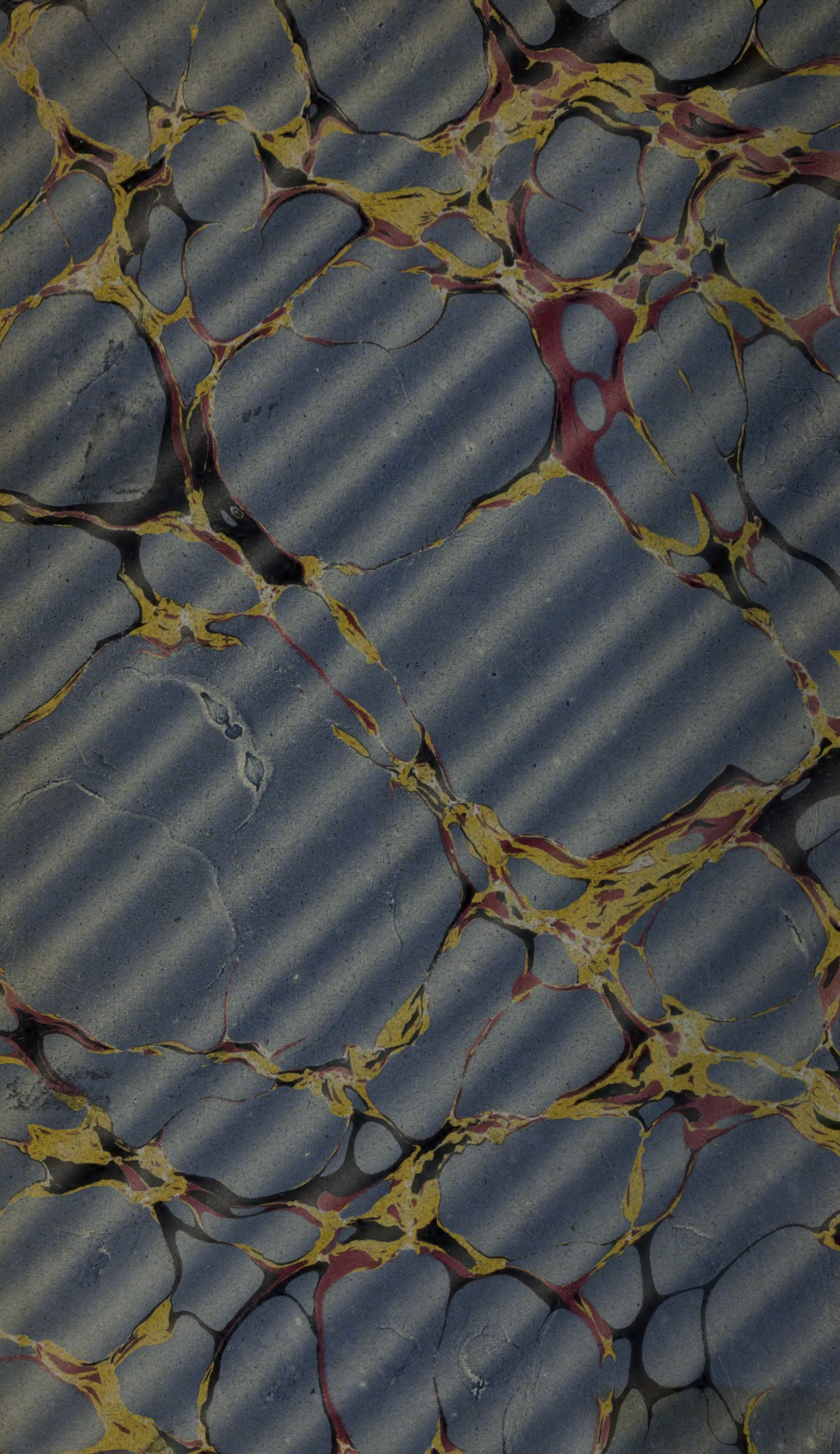
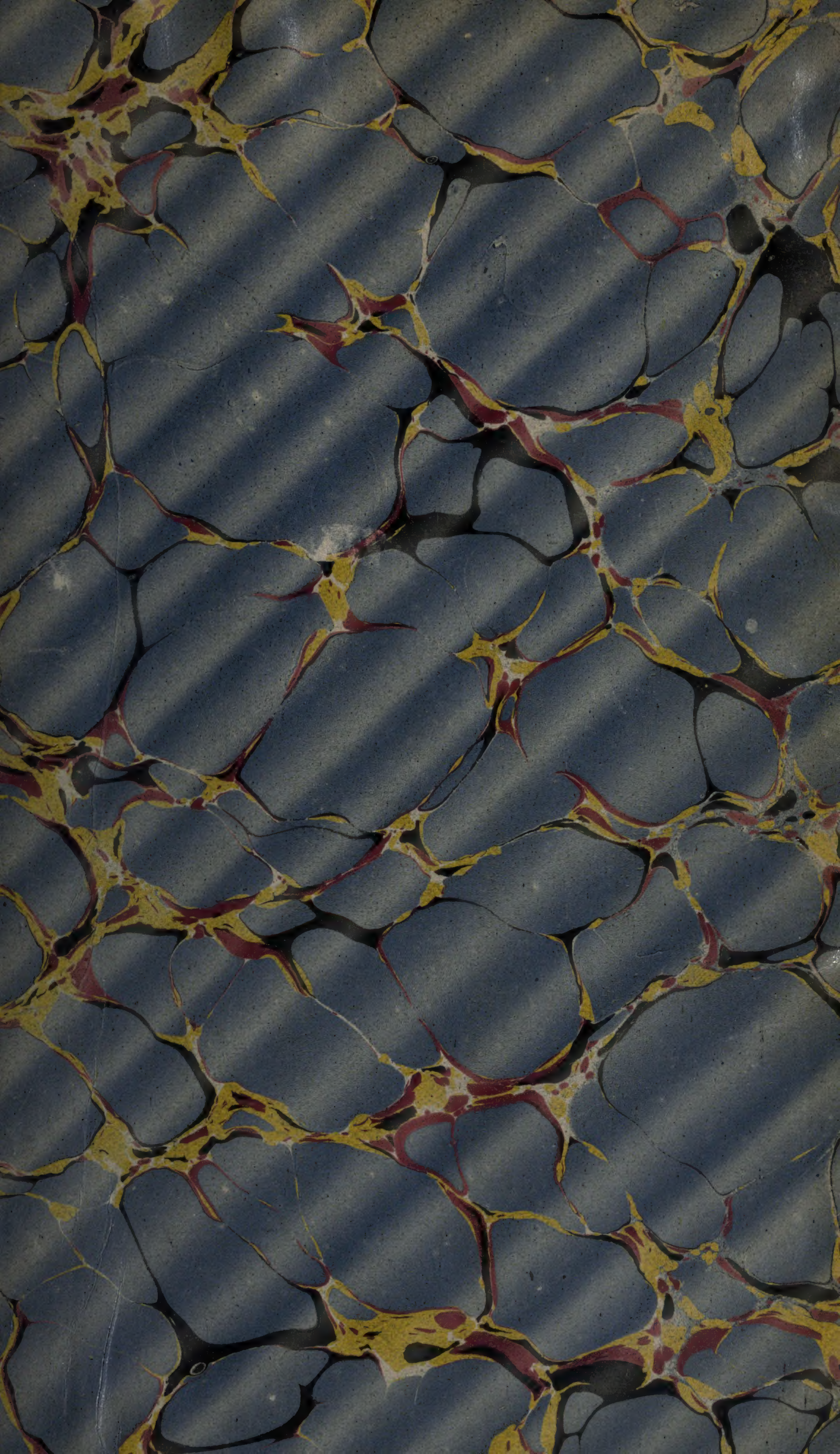

UNIVERSITY OF TORONTO
3 1761 00115253 7





ABREGE DE LA LÉGISLATION

DES

Chemins de Fer et Tramways

ABRÉGÉ DE LA LÉGISLATION

DES

Chemins de Fer et Tramways

PAR

Léon Clément C. COLSON

INGÉNIEUR EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSÉES
CONSEILLER D'ÉTAT

DEUXIÈME ÉDITION

augmentée des textes des lois, règlements, conventions,
cahiers des charges
et conditions d'application des tarifs



PARIS
PAUL DUPONT, ÉDITEUR
4, RUE DU BOULOI, 4

LÉGISLATION

DES

CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS

CHAPITRE PREMIER

HISTORIQUE DU RÉSEAU FRANÇAIS

Le résumé très succinct de la législation à laquelle sont soumises les voies ferrées, que nous présentons ici, n'est qu'un extrait du nouveau *Dictionnaire général d'administration*, publié sous la direction de M. de Moüy; nous avons donc laissé en dehors de cette étude toutes les dispositions générales relatives aux Travaux publics, qui sont exposées dans d'autres articles du Dictionnaire, et nous n'y avons fait figurer que les règles spéciales aux Chemins de fer d'intérêt général ou d'intérêt local et aux Tramways.

Nous étudierons le régime de ces voies, en France, successivement aux points de vue suivants : organisation générale, — situation financière, — exécution et conservation des travaux, — exploitation technique — enfin exploitation commerciale ; nous terminerons par quelques données statistiques sur la situation actuelle du réseau français, auxquelles seront jointes quelques indications très sommaires sur celle des réseaux étrangers.

Nous avons reproduit, en annexes, tous les textes essentiels utiles à l'étude de la législation des chemins de fer — lois, règlements d'administration publique, conventions,

cahiers des charges, conditions d'application des tarifs des grands réseaux. Le lecteur trouvera donc, dans ces annexes, les dispositions de détail qui complètent l'exposé des grands traits de la législation, contenu dans le texte.

Parmi toutes les voies publiques, les chemins de fer, dont les tramways ne constituent qu'une espèce particulière, sont celles qui tiennent la plus grande place dans les préoccupations des gouvernements et de l'opinion. Ce fait s'explique par deux raisons. D'abord, l'énormité du capital absorbé par la création du réseau donne à son régime financier une importance exceptionnelle : le prix d'établissement des chemins de fer et des tramways français, non compris les lignes établies dans les colonies, dépasse, en effet, 19 milliards, dépensés dans une période d'environ 65 ans, et représente peut-être 15 ou 20 0/0 de l'épargne nationale utilement employée dans cette période. D'un autre côté, en raison de la nature même des choses et des exigences de la sécurité publique, le service des transports, sur chacune de ces voies, est nécessairement monopolisé, de sorte que l'on ne saurait compter sur le jeu de la libre concurrence pour corriger les abus ou les défaillances qui s'y produiraient ; or, en même temps, ce service exerce une influence considérable sur le développement de toutes les entreprises agricoles, industrielles et commerciales, de sorte que son organisation et ses prix constituent un intérêt général de premier ordre, et que les pouvoirs publics ne peuvent s'en désintéresser. Aussi la législation et la réglementation des chemins de fer présentent-elles, partout, des difficultés exceptionnelles et une complexité extrême.

La meilleure manière de faire comprendre le régime auquel ils sont actuellement soumis, en France, c'est de passer en revue leur histoire, qui ne remonte d'ailleurs pas à une date ancienne. C'est ainsi seulement qu'on arrive à expliquer l'enchevêtrement d'intérêts existant entre l'Etat et les compagnies, et les complications, au premier abord inintelligibles, des contrats qui les lient.

I. Les origines et la loi du 11 juin 1842. — Les premières concessions de chemins de fer, en France, remontent à 1823 et 1827; à cette époque, on décréta l'établissement de lignes à traction de chevaux, destinées à relier le bassin houiller de Saint-Etienne aux deux grandes voies navigables du Rhône et de la Loire. Mais ce fut seulement en 1833 que les pouvoirs publics commencèrent à se préoccuper sérieusement de doter la France de véritables chemins de fer, à traction mécanique, tels que ceux qui existaient déjà en Angleterre.

Pendant près de dix ans, on tâtonna, sans arriver à se mettre d'accord sur les procédés à suivre, sur la préférence à donner au régime des concessions ou à celui des chemins de fer d'Etat ; c'est ainsi qu'en 1837, le gouvernement ayant proposé la concession de quatre lignes, les projets de loi furent rejetés par la Chambre, et que, l'année suivante, un nouveau projet, présenté pour autoriser la construction des mêmes lignes par l'Etat, fut rejeté également. Quelques centaines de kilomètres furent cependant concédés, par tronçons isolés, dont les plus importants étaient les lignes de Paris à Orléans et à Rouen et de Strasbourg à Bâle. Déjà, à la suite d'une première période de découragement produite par le dépassement des devis primitifs de quelques lignes, on voit apparaître les divers systèmes de concours pécuniaires accordés par l'Etat aux compagnies, sous forme de prêts ou de garanties d'intérêts.

La loi du 11 juin 1842 vint enfin décider l'établissement du système de grandes lignes qui constituent encore l'ossature remarquablement rationnelle du réseau français, et poser les bases d'un régime financier propre à assurer leur exécution.

Les lignes projetées étaient au nombre de neuf, savoir : sept lignes rayonnant autour de Paris 1° sur Lille et la Belgique ; 2° sur Rouen et le Havre ; 3° sur Tours et Nantes; 4° sur Bordeaux et Bayonne ; 5° sur Bourges et Toulouse ; 6° sur Lyon et Marseille ; 7° sur Nancy et Strasbourg ; et

deux transversales : 1° de Strasbourg à Dijon, par Mulhouse ; 2° de Bordeaux à Marseille, par Toulouse.

Le système financier était le suivant : l'Etat se chargeait de la partie la plus coûteuse et la plus aléatoire des travaux, celle qu'on appelle l'*infrastructure*, comprenant les terrassements et ouvrages d'art, les bâtiments des stations et maisons de garde. Par une sage disposition, que malheureusement on n'appliqua guère, il appelait les localités intéressées à contribuer à la dépense, en leur faisant payer le tiers du prix d'acquisition des terrains. Les compagnies devaient prendre à leur compte la *superstructure*, c'est-à-dire fournir la voie, puis la poser sur la plate-forme et acquérir le matériel roulant ; en fin de concession, la voie et le matériel seraient repris par l'Etat et payés à dire d'experts, pour être ensuite cédés au nouvel exploitant.

Peu de temps après que cette loi avait réglé les conditions financières d'établissement des chemins de fer, celle du 15 juillet 1845 posait les règles essentielles de la police de l'exploitation, et l'ordonnance du 15 novembre 1846 édictait toute une série de dispositions si sagement étudiées, qu'elle a pu rester en vigueur presque sans modifications jusqu'à la fin du siècle. (Annexes IV et V.)

La loi de 1842 donna l'essor au développement du réseau; non seulement de nombreuses compagnies se présentèrent pour obtenir les concessions dans les conditions prévues, mais plusieurs prirent même à leur charge les dépenses d'infrastructure. La spéculation se porta sur les titres ; il fallut que des lois intervinssent, pour interdire le trafic des promesses d'action et réprimer l'abus des apports. Mais, tout à coup, la crise financière et industrielle de 1847, bientôt aggravée par la révolution de 1848, vint arrêter cet élan. En présence de la difficulté qu'éprouvaient les compagnies à réunir des capitaux, il fallut que l'Etat leur vînt en aide, en accordant des prorogations de délais ou des avances ; il dut même racheter certaines lignes, comme celle de Paris à Lyon, pour en assurer l'achèvement.

Au 31 décembre 1851, notre réseau ne comprenait que 5,000 kilomètres, dont 3,500 en exploitation. Les dépenses faites s'élevaient à un milliard et demi, dont les deux cinquièmes avaient été fournis par l'Etat.

II. Les grandes compagnies et la garantie d'intérêts. — La reprise des affaires, en 1852, donna une vive impulsion au développement du réseau. Les compagnies sollicitèrent la concession de nombreuses lignes nouvelles. Pour consolider leur crédit, le gouvernement favorisa la fusion de celles qui desservaient une même région et consentit à proroger leurs concessions, dont la durée fut portée à quatre-vingt-dix-neuf ans ; mais en même temps, il leur fit accepter de nouveaux cahiers des charges, rédigés sur un modèle uniforme, et qui sont encore en vigueur. Après la chute du Grand-Central, à la fin de 1857, les six grandes compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et du Midi se partageaient le territoire de la France, à peu près comme aujourd'hui. Sur 16,000 kilomètres de lignes décrétées, 15,000 leur étaient concédés ; en six ans, elles avaient dépensé 2 milliards, et une somme au moins égale leur était nécessaire pour terminer les travaux.

Mais, à ce moment, une nouvelle crise se produisit. Effrayé par l'élévation des dépenses des lignes secondaires, craignant de ne pas trouver dans leur trafic une rémunération suffisante, le public prit peur et cessa tout à coup d'apporter les capitaux nécessaires. Redoutant de voir arrêter les travaux promis au pays, le gouvernement n'hésita pas à venir étayer de tout son crédit celui des compagnies, et six lois du 11 juin 1859 ratifièrent les conventions qui généralisaient le régime de la garantie d'intérêts.

Sous une forme très complexe, ces conventions contenaient des clauses dont l'objet essentiel était, au fond, de conserver aux compagnies la situation acquise avant la crise, et qui peuvent se résumer ainsi : Partant de l'idée que c'était à l'extension des concessions que la crise était

due, on séparait, dans les opérations de chaque compagnie, le *nouveau réseau* de l'*ancien réseau*, aussi bien pour le compte d'établissement que pour le compte d'exploitation. L'Etat *garantissait* pendant cinquante ans, à partir de 1864, un revenu de 4,65 0/0 à toutes les dépenses faites sur le nouveau réseau. Quant à l'ancien réseau, il ne devait pas jouir de la garantie ; mais sur son revenu net, on *réservait* à la compagnie les sommes nécessaires : 1° pour assurer, au taux de 5,75 0/0 amortissement compris, le service des obligations émises en vue de son établissement ; 2° pour compléter, jusqu'à concurrence du même taux, les sommes affectées au service des emprunts afférents au nouveau réseau, auxquels la garantie n'assurait qu'un intérêt sensiblement moindre et insuffisant; 3° pour distribuer aux actionnaires un dividende presque égal à celui des dernières années. Après ces prélèvements l'excédent devait être *déversé* sur le nouveau réseau, pour atténuer les insuffisances dont l'Etat prenait la charge par la garantie. Grâce à ce procédé, les augmentations de recettes que l'ancien réseau tirerait du trafic supplémentaire amené par les lignes affluentes se trouvaient recevoir leur affectation naturelle, en allégeant les charges de ces lignes neuves, qui desservaient des contrées moins riches que les premières.

Les versements de l'Etat n'avaient d'ailleurs que le caractère d'avances, portant intérêts à 4 0/0. Lorsque le produit net de l'ensemble de deux réseaux dépasserait le montant total du *revenu réservé* et de l'*intérêt garanti*, l'excédent devait être, tout d'abord, affecté à rembourser les avances de l'Etat, avec les intérêts. Une fois la dette éteinte, les plus-values appartiendraient aux actionnaires jusqu'à un certain chiffre, au delà duquel elles seraient partagées, par moitié, entre eux et l'Etat.

Dans les prévisions faites à cette époque, et que les événements ont confirmées d'une manière remarquable, ce remboursement n'était pas une simple hypothèse. On estimait que deux compagnies, celles du Nord et de P.-L.-M.,

ne recoureraient pas à la garantie ; que les quatre autres commenceraient à rembourser les sommes reçues à titre de garantie au bout d'une vingtaine d'années, et qu'elles arriveraient, quelques années plus tard, à s'acquitter entièrement. Ce que l'Etat apportait aux compagnies, c'était la consolidation de leur crédit par des avances temporaires, et non un concours constituant un sacrifice définitif. Les compagnies, de leur côté, devaient rester intéressées à développer leur produit net, en vue de recouvrer le plus tôt possible la libre disposition des excédents de recettes, pour l'augmentation des dividendes.

Ce régime consolida le crédit des compagnies et leur permit de pousser avec activité leurs travaux. Remanié à diverses reprises, il est resté en vigueur, dans ses traits essentiels, jusqu'en 1883. Des conventions passées en 1863, en 1868, en 1873 et en 1875 ont remanié la répartition des lignes entre l'ancien et le nouveau réseau. Des lignes nouvelles y ont été ajoutées, et des subventions à fonds perdus, payables en argent ou en travaux, ont été accordées par l'Etat pour la construction de celles d'entre elles qui ne paraissaient pouvoir, en aucun cas, rémunérer les sommes nécessaires à leur établissement. En outre, la garantie a été étendue aux capitaux dépensés pour les augmentations du matériel roulant et pour les travaux complémentaires rendus nécessaires par le développement du trafic, sur les lignes en exploitation. Le réseau de l'Est, mutilé par la perte de l'Alsace-Lorraine, a été reconstitué, et la compagnie a été indemnisée par l'Etat, pour la cession des 800 kilomètres de lignes que l'Allemagne avait reçues en compte, comme représentant une fraction de l'indemnité de guerre. Mais aucune de ces modifications n'a transformé radicalement le régime légal et financier des grands réseaux.

A ces réseaux se rattachent financièrement la Petite et la Grande Ceinture, concédées, la première en 1852, la

seconde en 1875, à des syndicats formés des Compagnies dont les réseaux aboutissent à Paris. Les résultats de cette participation, en gain ou en perte, figurent dans le compte de garantie de chacune des compagnies associées.

III. Les petites compagnies et les chemins de fer d'intérêt local. — Par le fait même que les grandes compagnies restaient intéressées, pour l'avenir, dans les résultats de leur exploitation, elles ne se prêtaient pas volontiers à surcharger leurs réseaux de lignes improductives. Aussi le gouvernement, voulant donner satisfaction aux impatiences des populations, ne tarda-t-il pas à créer, à côté d'elles, de petites compagnies, qui obtinrent des concessions sans garantie d'intérêts, mais avec de larges subventions payées en capital. C'est ainsi que furent créés, à partir de 1863, les réseaux des Charentes, de la Vendée, des Dombes, d'Orléans à Châlons, de Lille à Valenciennes, etc.

En même temps, la loi du 12 juillet 1865 instituait une nouvelle catégorie de lignes secondaires, qui prenait rapidement une grande extension. Ces lignes devaient faire partie du domaine public départemental ; elles recevaient le nom de chemins de fer d'*intérêt local*, par opposition aux lignes *d'intérêt général* construites ou concédées par l'Etat. L'initiative de leur établissement devait appartenir aux Conseils généraux, et l'Etat se bornait à accorder des subventions qui pouvaient varier, selon la valeur du centime départemental, entre la moitié et le quart des contingents fournis par les localités intéressées.

De nombreuses concessions furent accordées, en vertu de cette loi, soit à des compagnies spéciales, soit aux grandes compagnies, soit surtout aux compagnies secondaires d'intérêt général. Ces entreprises auraient pu prospérer, si elles avaient été gérées dans des conditions modestes et économiques répondant à leur nature, et si elles avaient recherché et obtenu l'appui des grandes compagnies qui pouvaient trouver en elles des affluents

précieux. Au lieu de cela, des spéculateurs cherchèrent à constituer, par la soudure des lignes secondaires, des concurrences aux lignes à grand trafic préexistantes. Ces concurrences étaient vouées à un échec certain, en raison des conditions techniques d'établissement des chemins d'intérêt local, qui se prêtaient mal à assurer de gros transports dans des conditions économiques. L'Etat ne pouvait d'ailleurs se prêter à des combinaisons tendant à enlever aux grandes compagnies les excédents de recettes qu'elles tiraient des bonnes lignes et dont elles avaient besoin pour couvrir les déficits des mauvaises. Méconnaissant cette situation, des financiers aventureux lancèrent beaucoup d'entreprises de cette nature dans des dépenses excessives et inutiles, et provoquèrent une hausse factice des titres, bientôt suivie d'une dépression qui amena la plupart des compagnies secondaires à une situation très embarrassée, et plusieurs d'entre elles à la faillite.

Les petites compagnies ne fournissaient donc pas plus que les grandes les moyens de pousser l'extension du réseau aussi vite que le demandaient les populations. Faute de concessionnaires sérieux, on commença à recourir au fâcheux procédé consistant à *classer*, par des lois spéciales, certains chemins de fer, puis à les construire, sans régler d'avance leur mode d'exploitation. On l'avait fait déjà, dans une mesure très restreinte, en 1868 ; en 1875, avant de se séparer, l'Assemblée nationale porta à 2,900 kilomètres l'étendue des lignes classées de cette manière dans le réseau d'intérêt général.

Au 31 décembre 1875, l'étendue du réseau décrété ou concédé atteignait 34,300 kilomètres, dont 23,000 appartenant aux grandes compagnies ; dans le chiffre total, les lignes d'intérêt local entraient pour 4,400 kilomètres. La longueur exploitée avait passé de 8,700 kilomètres en 1858, à 18,000 en 1870, et à 21,700 en 1875. Le capital dépensé atteignait 9 milliards et demi, dont les cinq sixièmes avaient été fournis par les compagnies.

IV. Le réseau d'État et le classement de 1879. — La déconfiture des compagnies secondaires risquait de laisser inachevées de nombreuses lignes, et la première pensée du gouvernement fut de les faire reprendre par les grandes compagnies. Dès 1876, celle du Nord, qui avait des ressources suffisantes pour assumer l'aléa de ces entreprises, se chargeait d'exploiter la plupart des lignes comprises dans son réseau, en payant une redevance aux concessionnaires ; le P.-L.-M. faisait de même, quelques années plus tard. Mais la compagnie d'Orléans, dans le champ d'action de laquelle se trouvait la majeure partie des lignes menacées d'abandon, n'était pas en situation de s'en charger sans les incorporer dans ses comptes de garantie, et pour cela, elle avait besoin de l'autorisation des Chambres. Or, à ce moment, un mouvement d'hostilité très vif se manifestait contre les compagnies, auxquelles on reprochait de ne pas accorder au public toutes les facilités et toutes les réductions de prix utiles. Le projet de loi présenté par le gouvernement, pour approuver la convention préparée avec la compagnie d'Orléans, fut rejeté.

Dans cette situation, l'Etat procéda, en 1878, au rachat direct de 2,600 kilomètres environ de chemins de fer, en remboursant aux petites compagnies auxquelles ils étaient concédés les dépenses utilement faites par elles pour leur établissement. Ces lignes constituèrent le réseau des Chemins de fer de l'Etat, dont l'exploitation fut organisée en régie et confiée à une administration spéciale, placée sous l'autorité du ministre des Travaux publics. Les textes relatifs à cette organisation sont reproduits dans l'annexe XII ci-après.

En même temps, M. de Freycinet dressait le programme de tous les travaux à exécuter pour compléter le réseau national des voies de communication. Ce programme, comprenant d'après le projet primitif 4,500 kilomètres de chemins de fer, allait en croissant constamment, à travers les diverses phases de l'instruction, en raison des demandes

des populations. La loi du 17 juillet 1879, qui l'arrêta définitivement, classa 8,800 kilomètres nouveaux dans le réseau d'intérêt général, ce qui, avec les travaux déjà décrétés, portait à 3 milliards 1/2 les dépenses à faire, en une dizaine d'années, pour l'achèvement de ce réseau. On commença à pousser très activement la construction de ces lignes, au moyen des ressources inscrites chaque année dans un budget extraordinaire alimenté par l'emprunt, budget sur lequel on affecta aux chemins de fer jusqu'à 338 millions en 1882.

Enfin, de 1878 à 1882, une série de lois nouvelles autorisèrent le rachat, par l'Etat, de 1,800 kilomètres environ de lignes secondaires, et incorporèrent dans le réseau d'intérêt général celles de ces lignes qui avaient été concédées à titre de chemins de fer d'intérêt local.

Ainsi, peu à peu, l'Etat s'était chargé de 16,000 kilomètres environ de lignes dispersées dans toutes les parties du territoire, et dont l'exploitation ne pouvait être organisée rationnellement qu'à la condition d'être réunie à celle des réseaux préexistants. A mesure de leur ouverture, celles qui se trouvaient dans la région où s'étendait le réseau d'Etat étaient rattachées à ce réseau. Les autres étaient affermées aux grandes compagnies, ou exploitées en régie. Mais c'était là une situation provisoire, qui ne pouvait durer. Le gouvernement avait vainement tenté d'y mettre fin, en passant des conventions avec les compagnies. La commission des chemins de fer de la Chambre avait refusé de ratifier ces conventions, et avait dressé des contre-projets tendant au rachat des grands réseaux, opération fort grave en tout temps, et qui eût été spécialement onéreuse à cette époque, en raison de l'essor momentané du trafic.

Aucune entente n'avait pu s'établir, lorsque survinrent la crise financière de 1882, puis l'arrêt dans les plus-values des impôts qui en fut la conséquence. Il parut dès lors impossible de continuer à émettre, chaque année, les emprunts publics nécessaires pour poursuivre la construc-

tion de tant de lignes aux frais de l'Etat. C'est ainsi que, malgré leurs répugnances, les Chambres furent amenées à ajouter la plupart de ces lignes aux concessions des grandes compagnies, en ratifiant les conventions nouvelles passées, à cet effet, par M. Raynal.

V. Les conventions de 1883. — Les grandes compagnies, à cette époque, jouissaient d'une prospérité exceptionnelle. Jusqu'en 1879, quatre d'entre elles avaient fait appel, chaque année, à la garantie d'intérêts, pour des sommes variant, au total, de 30 à 50 millions par an. Mais une augmentation considérable s'était produite dans les recettes de l'exploitation du réseau d'intérêt général, qui avaient passé de 923 millions, en 1879 (pour une longueur moyenne exploitée de 22,249 kilomètres), à 1,100 millions, en 1882 (pour 25,576 kilomètres). Trois des compagnies avaient commencé à rembourser leur dette; seule, celle de l'Ouest continuait à avoir recours aux avances de l'Etat.

Dans cette situation, il parut possible de faire un large appel à leur concours, pour la construction et l'exploitation des lignes nouvelles. Les annexes XIII à XVIII contiennent le texte des conventions passées avec chacune d'elles à cet effet et des modifications qui y ont été apportées depuis lors; l'annexe VIII renferme les dispositions communes aux lois du 20 novembre 1883 qui ont approuvé ces conventions.

L'objet essentiel des conventions de 1883 a été *d'incorporer* dans les six grands réseaux garantis la majeure partie des lignes classées ou rachetées par l'Etat. Ces incorporations ont porté sur plus de 12,000 kilomètres de lignes non concédées, construites ou à construire, et en outre sur environ 2,000 kilomètres de lignes d'intérêt général ou d'intérêt local déjà concédées à diverses compagnies secondaires, ou de lignes dont les grandes compagnies elles-mêmes étaient déjà concessionnaires à titre de réseaux d'intérêt local. Elles ont été réalisées les unes immédiatement, les autres depuis 1883, par l'application

de clauses insérées à cet effet dans les conventions, clauses qui obligeaient les compagnies à accepter ultérieurement, jusqu'à concurrence d'une longueur déterminée, la concession de lignes qui n'étaient pas immédiatement dénommées.

Le réseau d'Etat était conservé, et consolidé par des *échanges de lignes* avec la compagnie d'Orléans, faits moyennant le paiement d'une soulte en argent. On mettait fin à l'enchevêtrement existant entre lui et les réseaux voisins ; on lui réservait la région comprise entre les lignes de Tours à Nantes et à Bordeaux, et on lui assurait l'accès de Paris, en lui permettant d'emprunter, à des conditions avantageuses, les voies de l'Ouest ou de l'Orléans. On réglait, en même temps, le *partage du trafic* entre les lignes de l'Etat et celles de ces deux compagnies, de manière à prévenir les guerres de tarifs toujours onéreuses pour le Trésor.

Les dépenses d'établissement des lignes neuves devaient être supportées, en majeure partie, par l'Etat. Seule, la compagnie du Nord devait supporter intégralement le coût de celles qui lui étaient concédées, jusqu'à concurrence de 90 millions. Sur les autres réseaux, les travaux devaient être exécutés également au moyen d'emprunts effectués par les compagnies ; mais les sommes ainsi empruntées devaient être réparties entre trois comptes présentant des caractères bien différents, celui des fonds de concours fournis par les compagnies, celui du remboursement de leur dette de garantie, celui des avances faites par elles à l'Etat.

En premier lieu, les compagnies *concouraient* à la dépense pour 25,000 francs par kilomètre. Ce chiffre a été réduit ultérieurement à 12,500 francs pour les lignes à voie étroite substituées, par diverses conventions, à quelques-unes des lignes à voie normale primitivement prévues, avec un allongement notable de la longueur concédée. La ligne de Limoges à Montauban, en raison de l'importance du trafic espéré, donnait lieu à un concours exceptionnelle-

ment élevé de 40 millions, que devait fournir la compagnie d'Orléans.

En second lieu, les compagnies ayant fait appel à la garantie devaient *rembourser*, sous forme de travaux exécutés sur les lignes nouvelles, les sommes dont elles étaient débitrices, dans des conditions diverses suivant leur situation : les compagnies d'Orléans et du Midi prenaient à leur charge les premiers travaux à faire sur ces lignes, de manière à n'ouvrir le troisième des comptes mentionnés ci-dessus, celui des avances à l'Etat, qu'après extinction de leur dette. La compagnie de l'Est se chargeait à forfait, en compensation de la sienne, de la superstructure des lignes neuves et de l'agrandissement des gares de jonction entre celles-ci et les lignes anciennes, travaux à répartir sur toute la durée d'exécution des concessions nouvelles. Pour l'Ouest, pour qui la période de remboursement était encore éloignée, la dette fut réduite, par un calcul d'escompte, de 240 à 160 millions, et il fut stipulé qu'on imputerait sur cette somme certains travaux déterminés, ainsi que les intérêts des emprunts contractés pour payer ces travaux, jusqu'à l'achèvement des lignes nouvelles; la part de la dette qui ne serait pas ainsi absorbée devait venir finalement en déduction des dépenses à porter au compte des avances à l'Etat ; seulement la prolongation de la durée des travaux, qui a beaucoup dépassé les prévisions, aurait amené l'absorption intégrale de la créance de l'Etat par le jeu des intérêts composés, si une convention nouvelle, ratifiée par la loi du 14 juin 1897, n'était venue affecter le solde à l'exécution de travaux intéressant à la fois le public et la compagnie.

En troisième lieu, tout le surplus de la dépense restait *à la charge de l'Etat*. Les compagnies lui en faisaient *l'avance*, et l'Etat devait leur payer des *annuités* représentant l'intérêt et l'amortissement des emprunts contractés par elles, à ce titre, pour son compte.

Les compagnies devaient, dans ces conditions, garder à leur charge 800 millions environ, dépensés à titre de fonds

de concours ou de remboursement de leur dette ; elles devaient, en outre, fournir l'outillage et le matériel nécessaires à l'exploitation des lignes nouvelles, et supporter les déficits éventuels de cette exploitation.

Au point de vue de la *garantie d'intérêts*, les conventions de 1883 ont substitué aux clauses anciennes des clauses plus simples et plus claires, en réunissant, dans un *compte unique*, les résultats d'exploitation de l'ancien et du nouveau réseau, et en faisant disparaître divers éléments *forfaitaires* qui subsistaient dans les anciennes conventions. Sauf des exceptions plutôt de forme que de fond, pour les compagnies du Nord et de P.-L.-M., la garantie s'applique aujourd'hui à l'ensemble des dépenses *réelles* des compagnies, d'après les charges *effectives* des emprunts contractés par elles. Le dividende garanti aux actionnaires est inscrit explicitement dans les conventions. Il a été fixé, pour chaque réseau, à un chiffre très voisin de celui qui avait été atteint par le jeu des conventions antérieures, et qui dépassait un peu le dividende prévu en 1859 ; l'écart provenait des bénéfices réalisés par les Compagnies sur le taux forfaitaire du revenu attribué jadis au capital à emprunter par voie d'émissions d'obligations, les émissions ayant été faites à un taux un peu plus avantageux. Seule, la compagnie du Midi, qui paraissait sur le point de se libérer de sa dette et de recouvrer ainsi la liberté de son dividende, a obtenu un relèvement sensible du dividende garanti, comme compensation des charges qu'elle acceptait. Pour tous les réseaux, le dividende réservé avant le partage des bénéfices a été abaissé, et la part de l'Etat, dans les recettes nettes qui excéderaient le chiffre nécessaire pour fournir ce dividende, a été portée de la moitié aux deux tiers du montant de ces excédents.

Dans la pensée des auteurs des conventions de 1883, ces conventions ne devaient pas avoir pour effet de faire retomber sous le régime de l'appel à la garantie les compagnies dont les comptes se soldaient en excédents. Pour

donner aux plus-values normales des recettes le temps de couvrir les charges nouvelles assumées par les compagnies, on reculait l'époque à laquelle ces charges viendraient grever le compte de garantie, jusqu'à l'expiration de la période de construction des lignes nouvelles, dont la durée était évaluée à une dizaine d'années. Pendant cette période, ces lignes, et même celles qui avaient été concédées en 1875, devaient former un compte spécial, appelé *compte d'exploitation partielle*. Chaque année, on devait inscrire dans ce compte, d'un côté, les recettes des lignes en question, de l'autre, les frais d'exploitation et l'intérêt des capitaux empruntés pour leur établissement, en dehors des avances faites à l'Etat et remboursables en annuités. L'excédent des dépenses sur les recettes devait être couvert par une émission d'obligations, qui s'ajouterait au capital d'établissement fourni par la compagnie, jusqu'au jour où ces lignes seraient réintégrées dans le compte unique de la garantie d'intérêts.

Dans ces conditions, on comptait que la garantie continuerait à ne pas jouer, et même que la période de partage des bénéfices s'ouvrirait promptement. Malheureusement, la période de prospérité anormale qui avait précédé les conventions devait être suivie d'une période de crise non moins exceptionnelle. Non seulement la plus-value des recettes s'arrêtait dès 1883, mais encore il se produisait, dans les années suivantes, un recul tel, qu'en 1886, les recettes du réseau d'intérêt général descendaient à 1,023 millions, au lieu de 1,100 millions encaissés en 1882, bien que dans l'intervalle la longueur de ce réseau se fût augmenté de 5,100 kilomètres, tant par l'ouverture de lignes nouvelles que par l'incorporation de lignes d'intérêt local. Malgré une réduction notable des dépenses d'exploitation, dès 1884, toutes les compagnies, sauf celle du Nord, faisaient appel à la garantie, et les déficits des cinq réseaux principaux s'élevaient, en 1886, à 82 millions. Depuis 1886, la progression régulière des recettes a

repris, atteignant en moyenne 30 millions par an, soit 2,5 0/0 de la recette, pour l'ensemble du réseau d'intérêt général. L'accroissement moyen de longueur n'a été, dans cette période, que de 500 kilomètres par an, représentant 1,5 0/0 environ de la longueur totale, mais ne donnant guère que 3 à 4 millions comme recettes brutes propres aux lignes nouvelles, de sorte que la plus-value a été réalisée presque exclusivement par le développement du trafic antérieurement desservi par les lignes anciennes.

Bien que sensible, l'amélioration n'a pas suffi à réparer l'effet des pertes subies pendant la crise. Aussi a-t-on dû ralentir considérablement l'exécution des travaux neufs, pour retarder le grossissement des annuités à la charge de l'Etat et des insuffisances à la charge des compagnies. Les dépenses annuelles faites pour la construction des lignes nouvelles ont été ramenées à moins de 80 millions, en sorte que la période d'achèvement des lignes concédées en exécution des conventions de 1883 paraît devoir se prolonger jusque vers 1908 ou 1910.

Il était, d'autre part, impossible de laisser, pendant une aussi longue durée, les comptes d'exploitation partielle grossir, par l'accumulation des intérêts composés des insuffisances capitalisées annuellement ; une série de conventions nouvelles ont décidé que les lignes neuves seraient réunies au réseau garanti, dès le 1er janvier qui suivrait leur ouverture, pour toutes les compagnies, sauf celle d'Orléans, et cinq années après, pour cette dernière.

Les plus-values des recettes avaient ramené l'appel fait à la garantie, par les grands réseaux, aux environs de 50 millions, en 1890 et 1891. La réintégration des insuffisances antérieurement portées aux comptes d'exploitation partielle, coïncidant avec une augmentation notable des dépenses d'exploitation, le firent remonter à 100 millions, en 1893. Mais ensuite, on a réussi à faire face à l'augmentation du trafic, sans accroissement des frais d'exploitation pendant trois ans, et avec un accroissement très modéré les années suivantes. Aussi, en 1899, n'y

avait-il plus que deux compagnies, l'Ouest et le Midi, qui fissent appel à la garantie, pour 9 millions seulement, tandis que l'Orléans et l'Est commençaient à rembourser leur dette; le P.-L.-M. avait remboursé la sienne par anticipation, comme nous l'expliquerons ci-après. Il semblait donc que, malgré les mesures qui ont augmenté les charges immédiates de l'Etat, en mettant fin à l'emploi du procédé imaginé en 1883 pour rejeter sur l'avenir les insuffisances du présent, on approchait de l'époque où la garantie d'intérêt accordée aux grands réseaux cesserait d'être une charge pour le budget. Cependant, depuis lors, l'augmentation des dépenses a été bien plus forte que celle des recettes, de sorte que, pour l'année d'exploitation 1901, les charges de la garantie des grands réseaux étaient remontées à 49 millions. En 1902, elles sont retombées à 26 millions, dont près de 20 pour l'Ouest et 6 pour l'Est et le Midi, tandis que le P.-L.-M. et l'Orléans équilibraient à peu près leurs recettes avec leurs charges.

VI. Les garanties d'intérêts des réseaux secondaires et la loi du 11 juin 1880. — Les grandes compagnies et le réseau d'Etat n'avaient pas absorbé la totalité des lignes classées en 1879. Parmi celles qui se trouvaient ainsi abandonnées, quelques-unes furent terminées aux frais de l'Etat et ensuite affermées (réseau Corse, Saint-Jean-de-Commiers à La Mure). D'autres ont fait, depuis 1883, l'objet de concessions à des compagnies secondaires, avec une garantie d'intérêts ; quatre réseaux ont été ainsi constitués dans le Bourbonnais (Cie des chemins de fer économiques), dans les Alpes (Cie du Sud de la France), dans le Vivarais et dans les Charentes (Cie des chemins de fer départementaux).

En même temps, l'établissement de lignes secondaires, à titre de chemins de fer d'intérêt local, recevait une nouvelle impulsion, par la loi du 11 juin 1880 (voir annexe XIX), qui a conduit à appliquer à ces lignes le régime de la garantie d'intérêts. Cette loi a substitué aux subventions

en capital fournies jusque-là par l'Etat, des subventions en annuités, qui ne doivent pas dépasser le montant des sacrifices consentis par les localités intéressées; elle stipule qu'en aucun cas ces subventions, jointes aux produits de l'exploitation, ne porteront à plus de 5 0/0 la rémunération du capital d'établissement. Ainsi, le montant de l'annuité varie avec les résultats de l'exploitation, de manière à compléter au capital un revenu fixe, ce qui est bien le caractère d'une garantie d'intérêts.

La même loi a fixé le régime des *tramways*, jusque-là défini par la jurisprudence administrative seule. Elle a étendu le concours de l'Etat, sous la forme de subventions par annuités assimilables à des garanties, aux tramways à traction mécanique, lorsqu'ils sont affectés au transport des marchandises de petite vitesse en même temps qu'à celui des voyageurs.

Les garanties données aux lignes secondaires d'intérêt général, aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways, diffèrent, au point de vue économique, de celles des grands réseaux, en ce sens qu'au lieu de compléter temporairement le produit net, pour le porter à un chiffre convenu, calculé de telle sorte que l'on puisse espérer voir plus tard le trafic seul donner un revenu égal, elles ont pour but de procurer au capital un revenu que ce trafic ne sera vraisemblablement jamais capable de fournir. De cette différence de situation résultent des différences très notables dans les clauses des conventions. Les concessionnaires, n'ayant aucune chance de voir un jour leur revenu s'accroître par l'amélioration du rendement industriel des lignes, ont cherché leurs bénéfices dans des clauses comportant des allocations forfaitaires, sur lesquelles nous reviendrons ultérieurement (chapitre III, paragraphe VI). On s'est efforcé, depuis quelques années, de remédier aux inconvénients qui en résultaient, en introduisant dans les contrats nouveaux des clauses qui intéressent le concessionnaire à développer le trafic, et en revisant sur ces bases les conventions antérieures. On y a réussi, pour le

réseau du Sud de la France, dans la convention approuvée par la loi du 26 juillet 1895. Mais on échappe toujours difficilement aux abus et aux complications, qui sont les conséquences nécessaires d'un régime dans lequel, au lieu de subventionner franchement en capital les entreprises qui, par la nature même des régions desservies, doivent inévitablement être plus onéreuses que lucratives, on leur garantit un revenu qu'elles ne peuvent, en aucun cas, réaliser par elles-mêmes.

Les charges des garanties allouées à des lignes secondaires d'intérêt général, construites dans des régions où les travaux ont été particulièrement coûteux, dépassent 6 millions, pour moins de 900 kilomètres en exploitation. Les engagements pris par l'Etat, en vue de l'établissement de chemins de fer d'intérêt local et de tramways, et qui viennent grever le budget à mesure que les lignes s'ouvrent, atteignaient, à la fin de 1902, plus de 11 millions, pour environ 10,000 kilomètres concédés, dont 7,000 ont été exploités au cours de cette année. Ces lignes imposent, en outre, aux départements, des charges un peu supérieures à celles de l'Etat. Les engagements nouveaux que l'Etat prend chaque année, pour les réseaux locaux, augmentent les dépenses que ces réseaux occasionnent, beaucoup plus vite que le développement des recettes des plus anciens d'entre eux n'atténue ces charges.

VII. Les chemins de fer algériens et coloniaux. — Le système de la garantie d'intérêts a été implanté en Algérie, dès 1860, par la concession de deux lignes qui furent reprises, au bout de peu de temps, par la compagnie P.-L.-M.; cette compagnie y exploite encore ces deux lignes, établies pour moitié à ses frais, pour moitié aux frais de l'Etat ; elle jouit d'une garantie basée sur les dépenses réelles, et à laquelle, aujourd'hui, il n'est plus fait appel que dans une assez faible proportion.

En 1874 et 1875, trois lignes d'intérêt local furent concédées, avec des garanties départementales, aux compagnies de Bône-Guelma, de l'Est Algérien et de l'Ouest Algérien. Bientôt, ces lignes furent classées dans le réseau d'intérêt général, et servirent de point de départ à la création de trois réseaux étendus, auxquels on accorda des garanties d'intérêt portant sur un capital important, quoique le produit net dût être à peu près nul, comme l'a prouvé l'expérience. Ces garanties, basées presque toutes sur le régime des forfaits, donnèrent lieu à tous les inconvénients que nous signalions plus haut à propos de ce régime. La France étendit même sa garantie à une ligne reliant Tunis à l'Algérie, construite par la compagnie de Bône-Guelma avant l'établissement du protectorat. Les conventions passées avec l'Ouest Algérien ont été améliorées déjà, dans le sens indiqué à propos des réseaux secondaires métropolitains ; mais on a vainement cherché à arriver à une entente, pour modifier celles des compagnies de Bône-Guelma et de l'Est Algérien.

La compagnie Franco-Algérienne avait établi, en 1875, pour l'usage de ses exploitations d'alfa, la ligne d'Arzew à Saïda et Kralfallah, sans garantie d'intérêts. Depuis lors, elle a été chargée de construire ou d'exploiter diverses autres lignes à très faibles recettes ; elle a obtenu, à cet effet, des garanties forfaitaires qui, en raison de sa situation financière, ont dû être affectées, par un privilège légal, au service des obligations émises pour l'établissement de chacune de ces lignes. Tombée en faillite, la compagnie a continué pendant plusieurs années son exploitation, avec un concordat ; son réseau vient d'être racheté par l'Etat, qui l'exploite en régie.

Dans l'ensemble, les chemins de fer algériens, presque entièrement garantis, donnent environ 30 millions de recettes. Ce produit brut dépasse de 7 à 8 millions seulement les dépenses d'exploitation; les charges incombant à l'Etat, à titre de fonds de concours, d'annuités de rachat ou d'avances de garantie, atteignent actuellement une

somme de 17 à 18 millions par an, qui ne diminue que très lentement.

Le chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, au Sénégal, long de 264 kilomètres et ouvert de 1883 à 1885, jouit également d'une garantie forfaitaire de l'Etat ; mais il n'y fait plus appel et rembourse même les avances antérieurement reçues.

Le chemin de fer de la Réunion (126 kilomètres), ouvert en 1882, a été établi dans les mêmes conditions; mais à la suite de la déchéance de la compagnie il a fait retour à l'Etat, qui assure le service des obligations.

Les lignes actuellement en cours d'exécution en Tunisie, au Tonkin, au Soudan et dans la Guinée, présentent une étendue assez considérable ; elles sont construites aux frais des budgets locaux, avec affermage de l'exploitation, sans concours direct de la métropole.

CHAPITRE II

RÉGIME GÉNÉRAL ET ORGANISATION ADMINISTRATIVE

Ce qui caractérise essentiellement l'administration des chemins de fer français, c'est que partout, à côté des organes chargés de *diriger* les services, fonctionnent d'autres organes, chargés de surveiller et de *contrôler* la marche de ces services. Ce régime s'explique par ce fait, que la plupart des lignes sont concédées, et que, pour celles qui ne le sont pas, on a calqué l'organisation adoptée pour les premières. C'est également ce fait qui explique qu'une grande partie des dispositions qui régissent nos voies ferrées se trouvent dans des textes ayant le caractère de contrats passés par l'autorité concédante, et non celui d'actes de la puissance publique.

I. Bases légales du régime des chemins de fer et des tramways. — Comme nous l'avons dit, les voies ferrées sont soumises à toute la législation générale relative aux travaux publics et aux voies de communication. En outre, deux lois spéciales ont édicté des règles qui leur sont propres : l'une est celle du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer (annexe IV); l'autre, celle du 11 juin 1880, sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways (annexe XIX). Deux règlements d'administration publique étendus ont été édictés pour compléter ces lois; l'un est l'ordonnance du 15 novembre 1846, sur les che-

mins de fer, modifiée par le décret du 1er mars 1901 (annexe V); l'autre est le décret du 6 août 1881, sur les tramways, modifié par celui du 13 février 1900 (annexe XXI). En outre, diverses dispositions de législation générale figurent, soit dans des lois spéciales portant concession de certaines lignes, soit dans des lois de finances (annexes III et VIII à XI).

Les dispositions spéciales à certaines lignes se trouvent dans les contrats de concession.

Nous n'avons pas à développer ici les caractères juridiques de la *concession* de travaux publics ; nous rappelons seulement son caractère essentiel : c'est un contrat par lequel un entrepreneur, en se chargeant d'exécuter, en totalité ou en partie, des ouvrages destinés à l'usage du public, reçoit comme rémunération, au lieu du paiement du prix des travaux, le droit de les exploiter en percevant des taxes sur ceux qui les utiliseront. Une compagnie de chemin de fer exploite donc temporairement une voie dépendant du domaine public, avec le droit d'y percevoir des péages, qui ont le caractère de contributions publiques et qui, d'après leur mode d'établissement et de perception, doivent être assimilés à des *impôts indirects*. Ainsi, malgré le caractère industriel de son entreprise, elle exerce, en quelque sorte, une délégation de la puissance publique, dont l'étendue et les limites sont définies par le *cahier des charges* de sa concession, et que ce cahier des charges soumet au contrôle permanent de l'Administration.

Le *cahier des charges* qui fixe les conditions dans lesquelles un chemin de fer ou un tramway sera construit et exploité est annexé à une *convention* qui a pour objet de régler les rapports financiers entre l'autorité concédante et le concessionnaire ; mais, assez souvent, des clauses qui, par leur nature, devraient se trouver dans l'un de ces documents, figurent dans l'autre.

Ainsi, une grande partie des règles qui déterminent le fonctionnement du *service public* des transports par che-

min de fer sont contenues dans un cahier des charges qui, bien qu'approuvé par la puissance publique, ne constitue, par sa nature comme par sa forme, qu'une des pièces du contrat passé entre une compagnie, d'une part, et l'Etat, un département ou une commune, de l'autre. Il en résulte que quelques-unes des clauses de ce contrat prennent le caractère de véritables mesures de police, dont l'observation s'impose à tous les citoyens, et dont la violation donne lieu à une répression pénale sur laquelle nous reviendrons.

Chaque cahier des charges ne s'applique qu'à certaines lignes déterminées. Cependant, afin d'en faciliter l'application, on a adopté, pour les cahiers des charges de la plupart des concessions de chemins de fer d'intérêt général, des rédactions presque identiques. Pour les chemins d'intérêt local et les tramways, en vertu d'une prescription de la loi de 1880, deux *types* de cahiers des charges ont été arrêtés par des décrets du 6 août 1881 ; ils ont été modifiés depuis par un nouveau décret du 13 février 1900. Il ne peut être dérogé à leurs dispositions, par l'adoption d'un texte différent pour certains articles du cahier des charges d'une concession déterminée, que par des raisons spéciales à l'espèce, dont il doit être justifié.

Nous avons inséré dans le présent volume les *types* de cahiers des charges en usage pour les chemins de fer d'intérêt général (annexe VI), pour les chemins de fer d'intérêt local et pour les tramways (annexes XXII et XXIII). Mais il ne faut pas oublier que, pour être en droit de considérer les clauses qui y figurent comme applicables à une ligne donnée, il faut s'être assuré d'abord que le texte spécial qui la régit est bien conforme au type correspondant.

Il importe, d'ailleurs, de se rappeler qu'un grand nombre des clauses qui, pour les chemins de fer, figurent au cahier des charges, ont été insérées, pour les tramways, dans le règlement d'administration publique des 6 août 1881-13 février 1900. On voit là une preuve manifeste de

l'enchevêtrement qui existe, dans toute la matière, entre le domaine du règlement et celui du contrat, enchevêtrement qui n'est pas sans soulever de sérieuses difficultés au point de vue des sanctions, en cas de violation des prescriptions dont le caractère est mixte.

Lorsqu'un chemin de fer emprunte le sol des voies publiques, sur certaines sections, il est soumis, en ce qui concerne ces sections, au décret de 1881-1900 sur la police des tramways, et le cahier des charges est complété par quelques clauses empruntées au cahier des charges type des tramways, pour définir les conditions de la pose de la voie ferrée sur les voies ouvertes à la circulation ordinaire.

Par assimilation avec ce qui se pratique pour les lignes concédées, c'est dans un cahier des charges que l'on définit les conditions d'établissement et d'exploitation des lignes non concédées. Ainsi, un cahier des charges semblable à celui des grandes compagnies fixe les conditions du service des transports sur les lignes confiées à la *régie* créée, en 1878, pour exploiter le réseau de l'Etat; en outre, un service de contrôle ou d'inspection identique à celui des autres réseaux a été institué à côté de cette régie.

Entre le régime de la concession et celui de l'exploitation en régie, peuvent prendre place divers systèmes d'*affermage*, qui n'ont reçu en France que de rares applications. Ces contrats se distinguent des concessions par une durée moindre, par une étendue plus grande des pouvoirs réservés à l'autorité de laquelle le chemin de fer dépend, et par une association plus intime dans les gains ou les pertes. Les exemples qu'on en pourrait citer dans notre pays, et dont le principal concerne les lignes de Corse, sont trop peu importants pour que nous nous y arrêtions.

II. Compagnies concessionnaires. — Les chemins de fer concédés sont tous exploités par des sociétés anonymes, ayant le caractère de sociétés commerciales. On

concevrait difficilement qu'une exploitation dont la durée doit être très supérieure à celle de la vie humaine fût laissée dans des mains périssables. Quand un particulier obtient une concession, c'est à charge de constituer une société anonyme, qu'il devra se substituer dans un délai déterminé.

La concession étant un contrat passé *intuitu personæ*, tout changement de concessionnaire doit être ratifié par l'autorité concédante. Il en serait de même de tout traité d'exploitation par lequel le concessionnaire se substituerait un tiers, pour l'exécution de toutes ses obligations ou d'une grande partie d'entre elles, et qui, par suite, équivaudrait à peu près, en fait, à une cession de la concession.

Les grandes compagnies sont régies par des *statuts* antérieurs à la loi du 24 juillet 1867 sur les sociétés; ces statuts ne pourraient donc être modifiés sans l'approbation du gouvernement. Ils limitent l'objet de la société à l'exploitation des chemins de fer qui lui sont concédés. Les compagnies plus récentes jouissent, en ce qui concerne leur organisation et leurs statuts, de la liberté qui constitue aujourd'hui le droit commun pour les sociétés anonymes ; mais dans la plupart des cas, en autorisant la cession d'une concession à une société anonyme, le gouvernement interdit à celle-ci d'engager son capital, directement ou indirectement, dans aucune autre entreprise, sans autorisation spéciale. L'exploitation d'un chemin de fer ne peut donc être *fusionnée* avec aucune autre entreprise sans l'approbation du gouvernement. Celui-ci n'autorise que très exceptionnellement sa réunion avec des exploitations de nature différente, à moins qu'il ne s'agisse d'entreprises qui constituent des compléments naturels du service des transports, tels qu'hôtels terminus, correspondances par terre ou par eau, etc.

Au contraire, la réunion de plusieurs chemins de fer voisins, permettant de mieux coordonner l'exploitation et

de réduire les frais généraux, est habituellement autorisée. Jusqu'à ces dernières années, on admettait même qu'une compagnie réunît entre ses mains des réseaux secondaires situés dans des régions très diverses. Mais il a paru que le lien, purement financier, ainsi établi entre des lignes qui n'ont rien de commun au point de vue commercial, favorisait les demandes de concessions faites en vue des émissions ou des bénéfices de construction, plutôt que de l'exploitation. Aujourd'hui, on n'admet guère la réunion de plusieurs réseaux dans une même main, que quand il s'agit de lignes desservant une même région. Mais beaucoup de compagnies locales ne sont que les filiales de grandes sociétés qui centralisent en fait les services, pour pouvoir rémunérer le concours d'ingénieurs compétents.

Les compagnies sont dirigées par un *conseil d'administration*, suivant les formes ordinaires pour les sociétés anonymes. En général, un *directeur* est placé à la tête de tous les services, sous l'autorité de ce conseil. Par exception, la compagnie du Nord n'a pas de directeur : un comité de direction, choisi parmi les administrateurs, constitue le seul lien des divers services spéciaux.

Dans tous les grands réseaux, les services principaux se partagent en trois branches, qui sont :

1° L'*exploitation*, comprenant principalement le service des gares, le mouvement des trains, l'établissement des tarifs, les rapports avec la clientèle, etc.

2° Le *matériel et la traction*, comprenant l'étude, l'achat ou la construction du matériel roulant, son entretien, la conduite des locomotives, la surveillance des dépôts, la fourniture du combustible, etc.

3° La *voie et les bâtiments*, comprenant l'entretien et l'amélioration de la voie, des gares, des signaux, etc.

La *construction des lignes neuves*, dont l'importance varie beaucoup d'une époque à l'autre, forme tantôt une branche du service de la voie, tantôt un service spécial.

Les services administratifs généraux, tels que le conten-

tieux, la comptabilité, le service médical, sont généralement rattachés à la direction de la compagnie.

Pour chacune des trois branches principales, le réseau est divisé en arrondissements, ayant autant que possible les mêmes limites pour les trois services, et dans lesquels un inspecteur principal dirige celui de l'exploitation, un ingénieur chacun des deux autres. Ces trois agents confèrent entre eux ; mais ils relèvent chacun du chef de son service spécial, et n'ont de supérieur commun que le directeur de la compagnie. Quelquefois, dans un but de décentralisation, on constitue un groupe de lignes secondaires en petit réseau spécial, dans lequel, pour les affaires courantes, l'inspecteur principal de l'exploitation a sous ses ordres les deux autres services.

Les compagnies secondaires ont une organisation nécessairement plus simple, mais basée sur les mêmes divisions, sinon en haut de l'échelle, où souvent toutes les fonctions sont réunies, du moins dans le personnel subalterne.

III. Administration des chemins de fer de l'État. — L'organisation de l'exploitation, par l'Etat, des lignes rachetées en 1878, avait au début un caractère essentiellement provisoire. La loi de rachat avait chargé le ministre des Travaux publics d'y pourvoir, dans ces conditions, et un décret du 25 mai 1878 en a réglé le fonctionnement.

Pour répondre au caractère industriel et commercial de cette exploitation, on a tenu à la laisser absolument distincte des services publics, à ne pas donner à ses agents le caractère de fonctionnaires, et à constituer un organisme spécial ayant une grande indépendance dans sa gestion.

Dans ce but, on avait, au début, calqué l'organisation des grandes compagnies ; la seule différence essentielle était que le conseil d'administration était nommé par décret, au lieu d'être élu par les actionnaires, et que le ministre des Travaux publics s'était réservé la nomination des chefs de service, ainsi que la fixation des traitements.

Sur tout le reste de l'administration, il n'exerçait qu'un contrôle analogue à celui qu'il exerce sur les compagnies (voir annexe XII).

Cette organisation a subsisté dix-sept ans. Un décret du 10 décembre 1895 a supprimé le conseil d'administration, et transféré ses attributions au *directeur*, qui désormais relève directement du ministre des Travaux publics. Un *conseil* de dix membres, purement consultatif et présidé par le directeur, assiste celui-ci dans les principaux actes de sa gestion. Le ministre nomme, sur la proposition du directeur, tout le personnel supérieur. Rien n'a d'ailleurs été changé à l'organisation des services et du contrôle. Une loi a été présentée à la Chambre, pour consacrer cette nouvelle organisation, et pour donner une assiette définitive à l'administration du réseau d'Etat qui, depuis les conventions de 1883, ne peut plus être considérée comme ayant un caractère provisoire.

Quelle que soit, d'ailleurs, l'organisation de la régie qui exploite le réseau d'Etat, il ne faut pas oublier qu'elle fonctionne sous l'*autorité* et la responsabilité du ministre des Travaux publics, et non pas seulement sous son contrôle. Elle doit donc, en toute matière, s'incliner devant les injonctions formelles qu'il lui adresserait.

Il importe, en outre, de remarquer qu'en vertu de l'article 22 de la loi du 15 juillet 1845, l'Etat est astreint, envers le public, à la même responsabilité que les compagnies, pour les chemins de fer qu'il exploite directement. Les recours des particuliers contre l'administration des chemins de fer de l'Etat sont, *au point de vue du fond comme au point de vue de la compétence*, soumis aux mêmes règles que s'il s'agissait d'une compagnie, sans qu'en aucun cas les immunités spéciales dont jouissent les services publics puissent être invoquées.

Au contraire, en ce qui concerne les litiges avec ses agents ou avec ses fournisseurs, l'administration des chemins de fer de l'Etat est considérée par la jurisprudence comme un service public. Mais ses agents n'en sont pas

moins soumis, comme ceux des compagnies, aux règles que nous allons examiner, et n'ont pas le caractère de fonctionnaires.

IV. Les agents des chemins de fer : situation, conditions de travail, caisses des retraites, etc. — Le personnel normalement employé à l'entretien et à l'exploitation des chemins de fer et tramways comprend près de 350,000 agents de tout ordre, dont un dixième de femmes. Il est divisé en deux grandes catégories : le personnel *commissionné* comprend les agents attachés à une compagnie à titre définitif ; le personnel *en régie* comprend les auxiliaires employés à titre temporaire, et les débutants soumis à un stage avant d'obtenir une commission.

Certains agents peuvent être *assermentés* pour la constatation des crimes, délits et contraventions (Art. 23 de la loi du 15 juillet 1845 et art. 64 du cahier des charges); ils doivent, à cet effet, être agréés par le préfet, qui leur délivre une commission spéciale. D'autre part, un décret dictatorial du 27 mars 1852, édicté surtout dans un but politique, donne au ministre des Travaux publics le droit de requérir la révocation des agents du service actif. En dehors de ce cas, les compagnies jouissent d'une entière indépendance pour le recrutement, la discipline, le renvoi de leurs agents, dans les conditions résultant du droit commun en matière de *louage d'ouvrage*.

A de nombreuses reprises, les Chambres ont été saisies de propositions de loi ayant pour objet de donner un caractère *légal* au commissionnement des agents de chemins de fer, et de soumettre au contrôle de l'autorité leur renvoi ou les mesures disciplinaires d'une certaine gravité prises à leur égard. Après de longs débats, on a reconnu que rien ne justifiait l'application, à ce personnel, de dispositions légales autres que celles qui régissent le personnel de toute autre industrie. Au lieu de textes spéciaux aux agents de chemins de fer, les Chambres ont voté la loi du 27 décembre 1890, qui a modifié l'article 1780 du Code

civil, constituant le droit commun en matière de contrat de louage d'ouvrage; cette loi y a ajouté un paragraphe prévoyant, pour le cas de rupture du contrat par la volonté de l'une des parties, l'allocation d'indemnités calculées en tenant compte des circonstances qui pouvaient autoriser l'autre partie à compter sur un engagement de longue durée (annexe IX).

Les mêmes motifs ont empêché d'aboutir, jusqu'ici, les propositions tendant à fixer, par des mesures législatives spéciales, la *durée du travail* de *tous* les agents des chemins de fer. Indépendamment de la difficulté de rédiger des textes ayant une souplesse suffisante pour se prêter aux nécessités du service sans comporter des sujétions très onéreuses pour les compagnies et souvent nuisibles aux agents eux-mêmes, on a fait valoir qu'il n'y avait pas de raisons spéciales pour soustraire au droit commun le personnel de cette industrie.

Au point de vue de la création de *syndicats*, des *coalitions* et des *grèves*, les employés des chemins de fer sont également sous le régime du droit commun. Un projet de loi ayant pour objet de réprimer la cessation concertée du travail, dans les services intéressant la sécurité publique ou la défense nationale, et notamment dans les chemins de fer, est depuis longtemps pendant devant le Sénat, et n'a pas non plus abouti.

En ce qui concerne les *agents dont le service intéresse la sécurité publique*, la situation est tout autre. Le pouvoir général de contrôle qui appartient au ministre des Travaux publics lui donne le droit de réglementer leur recrutement et la durée de leur travail, de manière à éviter que l'insuffisance de leur instruction professionnelle, ou le défaut de vigilance tenant à un excès de fatigue, soit une cause d'accidents. Diverses prescriptions ont été édictées, en conséquence, pour les lignes d'intérêt général.

Au point de vue du *recrutement*, l'article 70 de l'ordonnance de 1846-1901 établit, pour les mécaniciens, la

nécessité de certificats de capacité, dont la délivrance a été réglementée par un arrêté du 3 mai 1892. Une circulaire du 30 juillet 1896 a également prescrit aux compagnies de faire passer des examens aux candidats aux emplois de chef de gare.

Au point de vue de la *durée du travail*, les règles actuellement en vigueur résultent de quatre arrêtés, pris sur la proposition conforme des compagnies. Le premier, en date du 4 novembre 1899, modifié le 20 mai 1902, est relatif au service des mécaniciens et chauffeurs; le second, du 4 novembre 1899, concerne les agents des trains; tous deux ont limité à dix heures, *en moyenne*, la durée maximum du travail, en fixant des règles sur la durée minima et la répartition des repos. Le troisième arrêté, daté du 23 novembre 1899, s'applique à ceux des agents des stations dont le service intéresse la sécurité des trains ou des manœuvres; le quatrième, du 10 octobre 1901, aux agents du service de la voie chargés de l'entretien, de la manœuvre, des signaux, de la garde des barrières, etc.; comme leur travail n'offre souvent pas un caractère de continuité, surtout dans les gares secondaires ou sur les lignes peu fréquentées, la durée maxima de leur service a été fixée à douze heures, à condition qu'un repos continu d'au moins huit ou neuf heures, suivant les cas, leur soit assuré, en principe, chaque jour. Un tableau des heures de service, affiché dans les gares ou dans les postes, permet de contrôler l'observation de ces règles.

Il est spécifié, d'ailleurs, qu'en aucun cas le dépassement de la durée du travail réglementaire n'autorise un agent à quitter son poste. Pour les mécaniciens et gardes-freins, l'abandon d'un convoi en marche est même puni de l'emprisonnement, en vertu de l'article 20 de la loi de 1845.

Toutes les grandes compagnies, ainsi que l'administration des chemins de fer de l'Etat, assurent des retraites aux agents commissionnés. La retraite est généralement

acquise à 55 ans d'âge et après 25 ans de services; elle est calculée à raison de 1/50 ou 1/60 du traitement par année de services, sans pouvoir dépasser les 2/3 ou les 3/4 du dernier traitement; elle est réversible pour moitié sur les veuves. Les retenues faites aux agents ont longtemps varié de 3 à 4 0/0 du traitement; elles ont été portées récemment à 5 ou 6 0/0, pour les nouveaux agents, sur certains réseaux. On voit que ces conditions sont sensiblement plus favorables que celles que l'Etat fait à ses fonctionnaires, en vertu de la loi du 11 juin 1853. Les retraites s'étendent souvent à d'autres agents que ceux qui sont commissionnés, et des caisses de secours diverses fonctionnent, par exemple, pour le cas de maladie.

L'institution des caisses de retraites est facultative pour les compagnies; mais lorsqu'elles en instituent, les statuts doivent, en vertu de la loi du 27 décembre 1890, être soumis à l'approbation du ministre des Travaux publics. Une loi du 10 avril 1902 décide qu'en cas de désaccord, il serait statué par décret rendu sur l'avis conforme du Conseil d'Etat (annexe IX).

On s'est demandé si ce régime spécial n'avait pas pour effet de soustraire les compagnies de chemins de fer aux prescriptions de la loi générale du 27 décembre 1895, qui exige que les statuts de toutes les caisses patronales de retraites soient approuvées par décret rendu en Conseil d'Etat. La loi de 1895 a soumis l'emploi des réserves à des règles assez strictes, dont l'application diminuerait sensiblement le revenu qu'elles produisent. Une proposition a été présentée, en vue de faire décider que la loi générale de 1895 n'est pas applicable aux caisses de retraites des chemins de fer, qui resteraient uniquement soumises à la loi de 1890-1902. Diverses propositions de lois tendant à conférer à certains agents le droit à des retraites déterminées, dans des conditions d'âge et de service très onéreuses pour les compagnies, sont pendantes devant les Chambres.

L'approbation des statuts des caisses a été retardée,

jusqu'à ces derniers temps, par les difficultés que présente le calcul des réserves. La baisse du taux de l'intérêt a conduit à augmenter considérablement les versements des compagnies, qui au début ne dépassaient pas ceux des agents. En admettant que les capitaux soient placés à 4 0/0, des versements annuels totaux représentant environ 15 0/0 des traitements seraient nécessaires pour constituer des réserves équivalentes aux engagements pris, et chaque réduction de 1/4 0/0, dans le taux de l'intérêt, obligerait à augmenter les versements dans la proportion d'environ 1 0/0 des traitements.

En présence de cette situation, plusieurs compagnies ont pris le parti de renoncer au système des caisses patronales, et de recourir à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse. De tout temps, la compagnie d'Orléans a usé de ce système; ne faisant pas subir de retenue à ses agents, elle verse en leur nom, à la Caisse nationale des retraites, 10 0/0 de ses bénéfices, qui leur sont attribués à titre de participation, et elle se borne ensuite à prélever, s'il y a lieu, sur ses ressources annuelles, le capital nécessaire pour porter aux taux réglementaires les pensions viagères des agents qui quittent le service. Les compagnies du Nord et de l'Ouest versent également à la Caisse nationale des retraites les retenues faites aux agents. Les compagnies de P.-L.-M. et du Nord ont adopté ce régime, pour l'avenir, en l'appliquant à leurs propres versements comme aux retenues, dans les limites compatibles avec les règlements de la Caisse nationale. Les agents reçoivent alors un livret individuel qui leur assure, à toute époque, la propriété des versements faits à cette caisse en leur nom.

Les retenues faites aux agents atteignaient, en 1901, près de 13 millions, et les versements des compagnies, pour le service des retraites, 37 millions, non compris les versements exceptionnels effectués pour combler l'insuffisance des réserves antérieures. Le nombre des agents participants était supérieur à 200,000. Les caisses des six grands

réseaux autres que l'Orléans avaient des réserves montant à plus de 500 millions, et le nombre des retraites servies par elles dépassait 53,000.

Les cahiers des charges du chemin de fer métropolitain de Paris et des tramways concédés récemment à Paris et dans quelques grandes villes, contiennent diverses clauses relatives aux *conditions du travail*, par l'acceptation desquelles le concessionnaire s'engage à donner à son personnel un certain minimum de salaire, à limiter à un certain maximum la durée du travail, à créer des institutions de secours ou de retraites, etc.

V. Contrôle des chemins de fer d'intérêt général. — La construction et l'exploitation des chemins de fer concédés sont soumises au contrôle du ministre des Travaux publics, en vertu de nombreux textes, parmi lesquels nous signalerons seulement ici l'article 34 du cahier des charges, l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 et le titre VI du règlement d'administration publique de 1846-1901. Un contrôle analogue s'exerce sur la régie des chemins de fer de l'Etat.

Nous ferons connaître, en traitant spécialement de chaque branche du service des chemins de fer, les pouvoirs du ministre en matière de travaux, de marche des trains, de règlements, de tarifs, etc. Ici, nous voulons seulement indiquer quels sont les organes au moyen desquels il exerce les pouvoirs que lui confèrent les lois et les conventions.

Nous devons remarquer, d'ailleurs, que la réunion, au ministère des Travaux publics, du contrôle commercial et financier avec le contrôle technique, bien que souvent critiquée, a toujours dû être maintenue, en raison de la solidarité qui existe nécessairement entre les questions qu'ont à traiter les services chargés de contrôler une même entreprise, à des points de vue différents.

Le contrôle technique des lignes d'intérêt général est

réparti en sept *directions*, répondant aux sept grands réseaux; les réseaux secondaires y sont rattachés, suivant une répartition géographique. L'organisation de ces services a été réglée par le décret du 30 mai 1895 et par l'arrêté ministériel du 26 octobre suivant.

A la tête de chaque direction est un Inspecteur général ou un Ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines. Les mêmes raisons qui ont fait réunir dans un même ministère toutes les branches du contrôle les avaient fait autrefois grouper toutes, pour chaque réseau, sous les ordres du directeur. Aujourd'hui, celui-ci n'est plus chargé que des services techniques, divisés, pour les lignes en exploitation, en deux grandes branches.

Le contrôle de la *voie et des bâtiments*, comprenant la surveillance des travaux et de l'entretien, est dirigé par un ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui a sous ses ordres des ingénieurs, des conducteurs et des commis des ponts et chaussées.

Le contrôle de *l'exploitation technique*, comprenant la surveillance du mouvement des trains, du matériel, de la traction et des ateliers, est dirigé par un ingénieur en chef des mines, qui a sous ses ordres des ingénieurs, contrôleurs et commis du corps des mines; toutefois, en raison de l'insuffisance de l'effectif de ce corps, une partie des emplois est confiée à des agents de même grade des ponts et chaussées.

Dans chaque service, un certain nombre de contrôleurs-comptables, recrutés au concours, principalement parmi les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines, sont plus spécialement chargés, sous les ordres des ingénieurs, de la vérification des dépenses.

En dehors de ces deux grands services concernant exclusivement les lignes en exploitation, dont les chefs résident à Paris, le directeur du contrôle de chaque réseau a sous son autorité des services locaux pour la *construction des lignes neuves*. Le contrôle des travaux, s'ils sont exécutés par les compagnies, ou leur exécution, s'il s'agit de

lignes construites par l'Etat, constituent des services confiés à des ingénieurs en chef des ponts et chaussées, ayant sous leurs ordres le personnel ordinaire du corps, et dont le nombre est variable sur chaque réseau, suivant les besoins. Le directeur du contrôle est habituellement chargé de l'inspection de ces services de travaux, pour son réseau; il est assisté dans ces fonctions par un ingénieur en chef adjoint.

Enfin le contrôle *des voies ferrées établies sur les quais des ports*, confié au personnel du service maritime ou de la navigation, est aussi placé sous sa direction.

Un décret du 11 décembre 1901 a distrait des attributions des directeurs du contrôle de chaque réseau le contrôle de *l'exploitation commerciale* et des tarifs. Ce service a été placé sous les ordres d'un directeur du contrôle commercial, qui le centralise pour les sept réseaux. Il a pour collaborateur immédiat, en ce qui concerne chacun d'eux, un contrôleur général, ayant sous ses ordres des inspecteurs de l'exploitation commerciale. Les inspecteurs sont recrutés moitié par voie de concours, moitié au choix parmi les commissaires de surveillance administrative mentionnés ci-après. Les contrôleurs généraux sont choisis parmi eux ou parmi les fonctionnaires du ministère ayant rang de chef de bureau, et pourraient l'être aussi parmi les anciens membres des chambres de commerce.

La surveillance de l'exécution des prescriptions relatives au travail des agents constitue également un service distinct, démembré des directions de contrôle par un décret du 11 mars 1902, et confié à un ingénieur en chef spécial. Celui-ci a sous ses ordres, en ce qui concerne particulièrement son service, les ingénieurs ordinaires du contrôle, et en outre des contrôleurs du travail, recrutés par voie de concours parmi les anciens agents qui ont été commissionnés pendant cinq ans dans le service actif d'une administration exploitant des chemins de fer ou, à défaut de contrôleurs du travail, des conducteurs des ponts et chaussées ou des contrôleurs des mines.

Des *commissaires de surveillance administrative*, institués par la loi du 27 février 1850 (annexe IV), relevant à la fois des ingénieurs et inspecteurs de tous les services de contrôle des lignes en exploitation, sont placés dans les principales gares et chargés chacun d'une circonscription, pour suivre tout ce qui s'y passe, constater les accidents ou les infractions aux règlements, recevoir les réclamations du public. Ils sont recrutés au concours et ont la qualité d'oficiers de police judiciaire. Il importe de ne pas les confondre avec les *commissaires spéciaux de police*, placés par la direction de la sûreté générale dans les grandes gares, qui relèvent du ministère de l'Intérieur, et dont le service n'a rien de commun avec l'exploitation des voies ferrées.

Les directeurs des divers contrôles, et même les chefs de service placés sous leurs ordres, statuent, par *délégation* du ministre, sur un certain nombre d'affaires d'importance secondaire, définies par un arrêté ministériel.

Le contrôle des *chemins de fer algériens*, dirigé par un inspecteur général, s'écarte sur quelques points de l'organisation générale que nous venons de décrire, en raison des nécessités locales.

A côté de ces services de contrôle, fonctionne un service tout à fait indépendant, confié à l'*Inspection des Finances*, pour le règlement des comptes de la garantie d'intérêts. Les ingénieurs chargés du contrôle des travaux et du matériel doivent, il est vrai, examiner au point de vue financier, en même temps qu'au point de vue technique, les projets présentés par les compagnies, faire au ministre, dont l'autorisation préalable est nécessaire, des propositions pour l'imputation de ces dépenses sur le capital garanti, et enfin constater la réalité des dépenses. Mais, en dehors d'eux, un ou plusieurs inspecteurs des Finances seront chargés de vérifier les comptes de garantie ou de partage des bénéfices présentés par chaque compagnie, afin de constater leur conformité avec les faits, d'une

part, avec les conventions, de l'autre. Deux inspecteurs généraux dirigent et centralisent leurs travaux. Les formes de cette vérification sont réglées par un règlement d'administration publique spécial pour chaque réseau; elle comporte le droit de se faire représenter toutes les écritures de la compagnie.

Conformément aux principes généraux de notre administration, tous les agents du contrôle ne sont que des instruments chargés de renseigner le *ministre*. Celui-ci statue seul, sauf à déléguer la signature, pour les affaires de minime importance, aux directeurs du contrôle ou au directeur des chemins de fer au ministère des Travaux publics. La *Direction* qui prépare ses décisions, au ministère, comprend trois divisions, de deux ou trois bureaux chacune, dont les attributions sont ainsi définies : concessions, contrôle financier et statistique; travaux; exploitation technique et commerciale.

Toutes les affaires importantes sont examinées par les comités et commissions siégeant auprès du ministre, sous sa présidence nominale, et dont, en pratique, il adopte presque toujours l'avis.

Les projets de travaux et les autorisations d'imputations de dépenses au compte d'établissement sont examinés par le *conseil général des ponts et chaussées*, où les inspecteurs généraux des mines, directeurs de certains contrôles, siègent pour les affaires de leur service.

Les questions concernant la marche des trains, le choix des types de matériel, les règlements et signaux intéressant la sécurité sont examinées par le *comité de l'exploitation technique*. Ce comité, réorganisé en dernier lieu par deux décrets du 9 janvier 1901 et du 25 février 1903, comprend, outre les directeurs du contrôle, vingt-deux membres choisis parmi les ingénieurs ou les jurisconsultes qualifiés par leur compétence spéciale et parmi les anciens agents des chemins de fer. Il se divise en cinq commis-

sions permanentes, chargées d'examiner les diverses catégories d'affaires.

Les questions de tarifs, les traités passés par les compagnies, les émissions d'obligations, les réclamations tendant à l'ouverture de gares nouvelles, à la création de trains, etc., sont soumises au *comité consultatif des chemins de fer*. La composition et les attributions de ce comité sont réglées par un décret du 17 août 1898. Il comprend aujourd'hui cent membres, choisis dans le Parlement, les chambres de commerce, le Conseil d'Etat, les corps des ponts et chaussées et des mines, les ingénieurs civils, les employés de chemins de fer ou le haut personnel de certains ministères. En outre, les directeurs du contrôle y siègent pour les affaires de leur service; des secrétaires et rapporteurs adjoints y sont attachés. Une section permanente, composée de quarante membres, expédie les affaires courantes.

Le règlement des comptes des compagnies liées à l'Etat par des conventions comportant garantie d'intérêts ou partage des bénéfices, est soumis, sur le rapport des inspecteurs des Finances, à la *commission de vérification des comptes*, comprenant deux conseillers d'Etat, trois délégués du ministre des Travaux publics, quatre délégués du ministre des Finances, et en outre, pour chaque affaire, l'inspecteur général des Finances et le directeur du Contrôle du réseau intéressé. (Décr. 28 mars 1883).

La concentration, à Paris, des administrations centrales des compagnies, la nécessité de maintenir l'unité dans le contrôle et d'entourer ses décisions de hautes garanties techniques, ont conduit à donner à son organisation une grande centralisation. Les *préfets*, et le préfet de police à Paris, ne jouent guère de rôle que comme organes de transmission ou d'exécution, dans certaines affaires spéciales. Ils ne statuent que sur les permissions de voirie, la police des gares, et quelques autres affaires d'un intérêt essentiellement local.

Le gouverneur général exerce, en Algérie, une partie des pouvoirs qui appartiennent en France au ministre.

L'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 punit d'une *amende* de 16 à 3,000 francs, et en cas de récidive dans l'année, d'une amende double et d'un *emprisonnement* de trois jours à un mois, les infractions aux ordonnances royales rendues pour la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'autorité du ministre des Travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances. En pratique, c'est presque uniquement par des *arrêtés du ministre* que sont édictées les prescriptions de police, et la jurisprudence n'a jamais hésité à appliquer les pénalités, en cas de violation de ces arrêtés, sans qu'il soit besoin d'un arrêté préfectoral rendant exécutoires les prescriptions du ministre dans chaque département.

Mais pour que ces prescriptions soient légales, il faut qu'elles se rattachent à l'exécution de l'un des articles des règlements d'administration publique concernant la police des chemins de fer. Un arrêt de la Cour de cassation du 7 juin 1901 dénie au ministre et au préfet le droit d'édicter des prescriptions qui n'auraient pas pour objet d'assurer cette exécution.

La sanction s'applique également aux *règlements édictés par les compagnies* pour l'exploitation des chemins de fer, lesquels doivent être soumis à l'approbation du ministre, en vertu de l'article 56 de l'ordonnance de 1846-1901. Ces règlements ont le caractère de véritables actes de l'autorité, car en vertu de l'article 64 de l'ordonnance, faute par la compagnie de soumettre des propositions au ministre dans un délai imparti par celui-ci, il pourrait y suppléer en statuant d'office.

Le public peut toujours saisir le contrôle de ses *réclamations*, en les inscrivant sur des registres déposés à cet effet dans les gares. (Art. 72 du règlement d'administration

publique de 1846-1901.) Chaque réclamation est instruite, et la suite qu'elle a reçue est inscrite en regard, sur le registre, par les soins du contrôle.

Mais il n'appartient à l'Administration de donner suite aux réclamations dont elle est saisie, soit de cette manière, soit sous toute autre forme, qu'en tant qu'elles révèlent la nécessité de mesures destinées à éviter le retour des inconvénients signalés, dans l'*intérêt général*. Les suites que peut comporter un débat d'*ordre privé*, survenu entre un particulier et une compagnie, les réparations civiles qui peuvent être dues à une personne lésée, dans une affaire spéciale, ressortissent exclusivement à l'autorité judiciaire.

Il importe, d'ailleurs, de ne pas oublier que, dans l'exercice du contrôle, le ministre n'agit pas avec les pouvoirs illimités d'un supérieur hiérarchique. Les compagnies ne sont tenues de se conformer à ses injonctions que s'il se renferme dans la limite des droits qu'il tient des lois générales et des contrats; lorsqu'elles estiment qu'il sort de ces limites, elles peuvent porter la question devant le tribunal compétent. L'étude des divers *recours* qu'elles peuvent former sortirait du sujet de notre étude. Nous devons seulement rappeler qu'ils sont de trois ordres différents :

Lorsque le ministre agit en vertu des droits que lui confèrent l'acte de concession et le cahier des charges, il est le représentant de l'Etat, partie contractante dans un *marché de travaux publics*, et les difficultés auxquelles donne lieu l'exécution de ce marché sont jugées par le conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'Etat.

Lorsque le ministre règle les comptes des annuités dues pour remboursement d'avances faites par les compagnies, ou ceux de la garantie d'intérêts, il agit comme liquidateur des *dettes de l'Etat*, et le recours doit être porté directement devant le Conseil d'Etat statuant au contentieux.

Enfin, quand le ministre exerce les *pouvoirs de police*

qui résultent des lois générales ou spéciales édictées dans l'intérêt de la sécurité publique, les compagnies sont dans la situation des particuliers, à qui sont ouverts les recours de droit commun contre les actes de la puissance publique, actions ou exceptions : elles peuvent former un recours pour excès de pouvoir, ou exciper, en cas de poursuites devant la juridiction répressive, de l'illégalité des injonctions ou des règlements auxquels elles auraient contrevenu. Mais ce dernier cas ne se présente guère en pratique, les mesures de police se rattachant presque toujours à certaines clauses du cahier des charges.

VI. Contrôle des chemins de fer d'intérêt local et des tramways. — En vertu des articles 21 et 39 de la loi du 11 juin 1880, le contrôle de la construction et de l'exploitation de ces lignes est exercé par le *préfet, sous l'autorité du ministre des Travaux publics.* Nous verrons, plus loin, que le pouvoir central s'est réservé la déclaration d'utilité publique et l'approbation des conditions dans lesquelles sont faites les concessions; nous verrons également quelle part a été attribuée aux assemblées électives ou au ministre, dans l'approbation des projets et l'homologation des tarifs. Mais la règle générale, toutes les fois qu'un texte formel n'y déroge pas, est que c'est le préfet qui exerce le contrôle. Cette règle s'applique aux tramways urbains, malgré le caractère municipal des concessions, aussi bien qu'aux chemins de fer et aux tramways départementaux ou aux tramways concédés par l'Etat.

Ayant un pouvoir propre, le préfet n'a pas à soumettre les arrêtés qu'il édicte et les décisions qu'il prend pour l'exécution des règlements d'administration publique sur la police des chemins de fer et des tramways, à l'approbation du ministre des Travaux publics ; mais, agissant sous son autorité, il peut lui en référer, en cas de difficulté. Les compagnies ou les particuliers peuvent également recourir au ministre, comme supérieur hiérarchique du préfet, pour obtenir la réformation des décisions qu'ils

jugeraient contraires à leurs droits ou à leurs intérêts, sans préjudice des recours contentieux, s'il y a lieu. Enfin le ministre, responsable du service devant les Chambres, notamment au point de vue de la sécurité publique, doit s'assurer que le contrôle est exercé efficacement, et fait inspecter, à cet effet, les réseaux locaux par les inspecteurs généraux des ponts et chaussées. (Circulaire du 8 nov. 1894.)

Le service du contrôle étant un service départemental ou municipal, le conseil général ou le conseil municipal vote les crédits nécessaires et arrête les cadres ; le préfet fait les nominations des agents de tout rang. Le contrôle a généralement une organisation très simple. Il doit être confié au service ordinaire des ponts et chaussées et des mines. Dans quelques départements, il a été revendiqué par le service vicinal ; mais la législation exige que le service soit dirigé par les ingénieurs. En effet, la loi de 1880 et les règlements rendus pour son exécution prévoient leur intervention dans le contrôle des travaux et des comptes. De plus, en ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt local, la loi du 15 juillet 1845 et le règlement de 1846-1901, qui leur sont applicables, donnent aux ingénieurs et aux agents placés sous leurs ordres le droit de dresser des procès-verbaux, au sujet de contraventions que les agents voyers ne pourraient constater dans les mêmes formes. En ce qui concerne les tramways, une prescription formelle, insérée dans l'article 39 du décret de 1881-1900, oblige à confier le contrôle aux ingénieurs, et l'article final du décret de 1900 permet seulement d'y déroger par mesure transitoire, dans les départements où le service était autrement organisé. Le contrôle doit donc être assuré par le personnel des ponts et chaussées ou des mines; les agents voyers, aussi bien que les services de voirie urbaine, peuvent seulement y être associés, dans la mesure autorisée par le ministre des Travaux publics, sous l'autorité de qui le service est placé, et qui doit veiller à ce qu'il soit confié à des agents offrant les garanties néces-

saires, notamment au point de vue de la sécurité publique.

Lorsque des subventions par annuités sont allouées aux réseaux locaux par l'Etat, la vérification des comptes doit être faite dans les formes prévues par un règlement d'administration publique du 20 mars 1882 (annexe XXIV). Le ministre des Travaux publics arrête les comptes, après examen par une commission locale, composée du préfet, d'un conseiller général, d'un ingénieur et d'un fonctionnaire des finances. Lorsque cet examen, en premier ressort, soulève des difficultés ou amène un désaccord entre l'Etat, le département ou le concessionnaire, la commission supérieure qui vérifie les comptes des lignes d'intérêt général est appelée à examiner la question, sur le rapport d'un inspecteur des finances; puis le ministre statue, sauf recours au Conseil d'Etat.

VII. Organisation militaire. — Les chemins de fer doivent, en vertu du cahier des charges, faire bénéficier les transports militaires de *réductions de taxes* sur lesquelles nous reviendrons, en étendant les avantages financiers réservés à l'Etat (page 85). Ils sont soumis, d'autre part, en vertu du droit commun, aux *réquisitions* nécessitées par les besoins de la défense nationale. Mais, en outre, le rôle important qu'ils joueraient, en cas de mobilisation, a conduit à organiser un service permanent, chargé de préparer leur emploi en temps de guerre.

Au point de vue de la construction, indépendamment de l'application des lois générales relatives aux *travaux mixtes* de toute nature, sur lesquelles nous n'avons pas à nous étendre ici, un décret du 2 avril 1874 a décidé qu'aucun chemin de fer ne pourrait être établi, même en dehors de la zone frontière, sans que le ministre de la Guerre ait été consulté. Parmi les extensions du réseau ferré réalisées depuis 1870, figurent de nombreuses lignes concédées dans un intérêt exclusivement *stratégique*, et d'autres qui ont été établies, sur la demande du ministre de la Guerre, avec une capacité de transport dépassant de beaucoup les

besoins du service commercial. Toutes les augmentations de dépenses qui résultent des conditions imposées, par ce motif, lors de l'approbation des projets d'exécution, incombent aux compagnies, sans qu'elles puissent élever aucun recours. Mais les modifications qui devraient être apportées dans un intérêt militaire aux lignes en exploitation, ou les installations utilisables seulement pour les besoins des troupes, seraient à la charge de l'Etat.

C'est dans l'intérêt militaire que, pour obtenir l'uniformité du matériel, presque toutes les voies n'ayant pas la largeur normale de $1^{m},44$ sont ramenées à deux types uniques, de 1 mètre ou de $0^{m},60$, et que des moyens rapides de transbordement sont assurés, à la jonction des lignes de largeur différente.

Au point de vue de l'organisation éventuelle des transports stratégiques, un bureau spécial de l'Etat-major général de l'armée étudie, dans tous ses détails, l'utilisation des voies existantes et l'emploi du matériel affecté à leur exploitation ordinaire, ainsi que les installations spéciales, telles que quais militaires, haltes-repas, etc., qui doivent être faites sur les lignes existantes, pour répondre exclusivement aux besoins propres du département de la Guerre, et par suite à ses frais.

Les études nécessaires sont suivies, pour chaque réseau, par un *commissaire technique*, qui est généralement le directeur de la compagnie, de concert avec un *commissaire militaire*, appartenant à l'état-major général. Les décisions sont prises par le ministre, sur l'avis de la *commission militaire supérieure des chemins de fer*, où siègent, sous la présidence du chef d'état-major général, d'abord les commissaires techniques et militaires, et en outre, 6 officiers généraux ou supérieurs et 3 délégués du ministre des Travaux publics. (D. du 18 nov. 1898.)

En *temps de guerre*, le ministre de la Guerre dispose des chemins de fer dans toute l'étendue du territoire, et les transports civils et commerciaux n'ont plus lieu que dans

la mesure où il les autorise, au moyen du matériel et du personnel qu'il n'utilise pas. (Loi 28 déc. 1888, décrets du 5 fév. et du 10 oct. 1889.)

Le territoire est divisé, au point de vue du service, en trois zones. Dans la zone de l'intérieur, les transports sont ordonnés par le ministre, réglés par le chef d'état-major général, et effectués avec les moyens ordinaires, par les soins de commissions de réseau, assistées de sous-commissions et de commissions de gare, composées chacune d'un officier et d'un fonctionnaire du chemin de fer. Dans la zone des armées, jusqu'à la base d'opérations, l'organisation est la même, mais relève du commandant en chef, par l'intermédiaire du *directeur général des chemins de fer et étapes*, ayant sous ses ordres un *directeur des chemins de fer aux armées* assisté d'un ingénieur. Enfin, au delà de la base d'opérations, le service est assuré, sous la même direction, par des commissions de chemins de fer de campagne, employant les sapeurs du génie appartenant au régiment des chemins de fer, et les sections de chemins de fer de campagne constituées au moyen du personnel des compagnies astreint au service militaire.

Des mesures ont été prises pour assurer, par des échanges de personnel, l'éducation technique des sapeurs de chemins de fer et l'éducation militaire des sections de chemins de fer de campagne. Tout le personnel de l'exploitation qui ne figure pas dans les sections de campagne, devant rester à son poste en temps de guerre, est classé dans la *non-disponibilité* (Art. 51 de la loi sur le recrutement du 15 juillet 1889), et dispensé, à ce titre, des appels en temps de paix.

CHAPITRE III

RÉGIME FINANCIER

Le principe général qui domine, en tout pays, le régime financier des chemins de fer, et qui les distingue aujourd'hui, en France, de toutes les autres voies de communication, c'est que les frais de toute nature, exploitation, entretien, intérêt et amortissement du capital d'établissement, doivent être couverts, d'abord et avant qu'il soit fait appel à aucune autre ressource, au moyen des *taxes* perçues sur ceux qui font usage des voies.

Mais c'est seulement pour les lignes ayant des éléments de trafic de quelque importance, que ces taxes peuvent couvrir les charges, à elles seules. Lorsqu'on veut étendre un réseau par des lignes pénétrant dans les régions peu peuplées et peu commerçantes, notamment dans les régions montagneuses où les travaux sont très coûteux, on doit reconnaître qu'aucun système de tarification ne peut arriver à équilibrer les recettes propres de ces lignes avec leurs dépenses, et qu'il faut subvenir à une partie de celles-ci par d'autres moyens. Les *concours* auxquels on peut faire appel sont de deux sortes : D'une part, les lignes secondaires servent d'affluents aux lignes principales auxquelles elles amènent du trafic, et dès lors, il est juste, autant que conforme aux intérêts des détenteurs des grandes artères, que ceux-ci favorisent l'établissement des embranchements par un concours pécuniaire. D'autre part, l'Etat peut subventionner cet établissement,

dans une certaine mesure, soit par des raisons d'intérêt militaire, soit par des motifs de solidarité nationale, et il retrouve, dans l'augmentation du rendement des impôts, une compensation partielle des sacrifices faits pour aider au développement de la richesse publique. La nécessité de combiner l'emploi de ces ressources diverses, d'une part, celle de répartir les bénéfices éventuels entre les entreprises privées et les personnes morales publiques qui ont supporté les charges, d'autre part, donne naissance à ces enchevêtrements de comptes et d'intérêts, entre l'Etat et les compagnies, qui ont fait du régime financier des chemins de fer un des chapitres les plus compliqués de notre droit administratif.

I. Budget des chemins de fer de l'État. — Les recettes et dépenses d'exploitation du réseau d'Etat se rattachent au budget général de l'Etat, et forment un budget annexe voté par les Chambres. Le produit net de l'exploitation (12,156,000 francs en 1901 et 12,678,000 en 1902) figure seul au budget de l'Etat, parmi les recettes.

Pour laisser à la régie la liberté d'action nécessaire dans une exploitation industrielle, deux mesures spéciales ont été prises. D'abord, on a renoncé presque complètement au vote des dépenses par chapitre, en les réunissant toutes, sauf les frais de direction, impôts et assurances, dans un chapitre unique intitulé : *dépenses non susceptibles d'évaluation fixe*. En outre, l'article 7 de la loi de finances du 29 décembre 1882 a autorisé les ministres des Travaux publics et des Finances à ouvrir des *crédits supplémentaires* par simple décret, même quand les Chambres siègent, à charge de ratification ultérieure par le Parlement (Voir les textes annexe XII).

Le service financier a été réglé, d'un commun accord, par les ministres des Travaux publics et des Finances, dans un décret du 25 mai 1878 et un arrêté du 26 décembre 1891. Les crédits sont délégués au directeur, qui peut les sous-déléguer aux chefs de service. Les comptes des

recettes et dépenses sont centralisés par un caissier général, justiciable de la Cour des comptes. Enfin, les comptes de chaque exercice sont examinés par la commission de vérification des comptes des compagnies, pour assurer la conformité des imputations avec celles qui sont en usage sur les autres réseaux.

Pour faciliter le service des approvisionnements, il a été institué un *fonds de roulement* dont le montant total, en argent et en matières, doit rester invariable. Les acquisitions de matériaux de toute nature, rails, traverses, charbon, métaux, etc., nécessaires aux travaux neufs, à l'entretien ou à l'exploitation, sont payées sur ce fonds de roulement, sans distinction d'exercice, et lui sont remboursées, au moment de l'emploi, sur les crédits de l'exercice et du service consommateur.

Les *dépenses d'établissement* restent complètement en dehors du budget annexe des chemins de fer de l'Etat. Les sommes nécessaires au rachat et à l'achèvement des lignes qui ont constitué le réseau d'Etat ont été imputées sur le budget extraordinaire, alimenté au moyen de l'emprunt, jusqu'en 1887. Depuis cette époque, les dépenses d'établissement sont inscrites au budget ordinaire (ministère des Travaux publics), dans deux chapitres comprenant, l'un les études et travaux des lignes neuves, l'autre les travaux complémentaires des lignes en exploitation et le matériel roulant. Les travaux d'infrastructure des lignes neuves sont exécutés, sous les ordres directs du ministre, par le personnel des ponts et chaussées ; la superstructure, les travaux complémentaires et les acquisitions de matériel roulant sont confiés à l'administration des chemins de fer de l'Etat, à qui le ministre délègue les crédits nécessaires.

Le *capital d'établissement* du réseau d'Etat comprenait au 1er janvier 1902, indépendamment de 20 millions fournis par les localités intéressées, 702 millions dépensés par l'Etat en subventions aux anciennes compagnies, prix de rachat, travaux et matériel (non compris les frais géné-

raux et intérêts pendant la construction), et 100 millions dépensés par la compagnie d'Orléans, sur les lignes cédées par elle dans l'échange fait, en 1883, pour mettre fin à l'enchevêtrement des deux réseaux. Les intérêts des emprunts contractés par l'Etat sont confondus dans les charges de la Dette publique; une soulte de 2 millions 1/2, qui est due à la compagnie d'Orléans, en raison de l'excédent du produit net des lignes cédées par elle sur celui des lignes qu'elle a reçues, figure au budget des Travaux publics. Ces charges dépassent d'environ 18 millions le *produit net*, ce qui s'explique par ce fait, que le réseau de l'Etat ne comprend aucune ligne à très grand trafic.

Le budget du *chemin de fer et du port de la Réunion* forme également un budget annexe. Mais, par une pratique contraire à celle qui est suivie pour le réseau d'Etat et plus rationnelle, on fait figurer dans ce budget : 1° les intérêts et l'amortissement des emprunts contractés par l'ancienne compagnie déchue, aujourd'hui payés par l'Etat; 2° les travaux d'amélioration. Le déficit annuel, sensiblement égal aux charges des emprunts, est de 2 millions 1/2.

Le *chemin de fer du Soudan* fait aussi l'objet d'un budget annexe, où les dépenses d'établissement sont confondues avec les comptes d'exploitation.

Quant aux lignes rachetées et exploitées en régie en Algérie, leur produit net est encaissé par l'Etat, sans que jusqu'ici les recettes brutes et les dépenses figurent sous aucune forme au budget soit de la France, soit de l'Algérie.

II. Capital des compagnies; actions et obligations. Les compagnies concessionnaires sont, en principe, des entreprises commerciales, libres de leur gestion, à charge de se conformer à la législation générale sur les sociétés anonymes. Toutefois, diverses règles spéciales ont été formulées, en ce qui concerne leur constitution financière, soit dans des lois générales, soit dans les actes de concession, soit dans les décrets relatifs à la garantie

d'intérêts. Le gouvernement a l'occasion de s'assurer que ces règles ont été observées, lorsque la cession d'une concession à une compagnie ancienne ou nouvelle est soumise à son approbation.

Le capital nécessaire aux compagnies est constitué par l'émission d'actions et d'obligations. Parfois, les compagnies ont eu recours à des emprunts en banque, en attendant le paiement de subventions ou le moment favorable pour une émission de titres. Aucune loi ne leur interdit de le faire. Mais des avances à court terme, dont les conditions de renouvellement à chaque échéance restent incertaines, ne peuvent constituer qu'un régime provisoire et toujours périlleux, pour des sociétés qui engagent les fonds dans une entreprise de longue haleine, et qui ne peuvent amortir que très lentement le capital ainsi absorbé.

Une loi du 15 juillet 1845, relative à la concession du chemin de fer du Nord, contient des dispositions générales sur la constitution des sociétés de chemin de fer, notamment l'interdiction de négocier les promesses d'actions. L'article 11 (annexe III) interdit en outre aux fondateurs des sociétés de recevoir autre chose que le remboursement de leurs avances. Le Conseil d'Etat applique rigoureusement cette règle, dans l'examen des décrets approuvant la substitution de sociétés anonymes aux particuliers qui ont obtenu des concessions de chemins de fer d'intérêt local ou de tramways ; il interdit, notamment, la création de *parts de fondateurs*, comportant le droit éventuel à une fraction de bénéfices, dont la valeur actuelle ne pourrait être déterminée. Mais il admet que les fondateurs fassent figurer dans leurs avances un salaire raisonnable, pour le temps qu'ils ont consacré à l'étude et à la constitution de l'affaire.

Aucune loi générale ne règle le montant du *capital-actions*. Les actes de concession qui prévoient la formation de compagnies nouvelles fixent souvent un minimum, au-dessous duquel le capital-actions ne devra pas des-

cendre. Dans le cas fréquent où la loi fixe un maximum aux émissions d'obligations, comme nous l'exposerons plus loin, le gouvernement, avant d'autoriser une compagnie à prendre une concession, s'assure que son capital est suffisant pour que, joint aux obligations qui peuvent être légalement émises, il suffise à couvrir les dépenses probables d'établissement et de mise en exploitation.

L'augmentation du capital-actions d'une société, en cours d'entreprise, est toujours une opération difficile. C'est donc au moment de la formation des compagnies qu'il importe de leur donner une constitution solide, par la fixation du capital-actions à un chiffre suffisamment élevé, eu égard au chiffre probable des affaires et surtout aux variations possibles du produit net. En effet, quand ces variations sont assez grandes pour représenter une forte part de la fraction du produit net qui constitue le dividende, le revenu des actions varie beaucoup d'une année à l'autre, et cette instabilité met obstacle au classement solide des titres; les obligations même, dont le revenu annuel n'est pas assuré par une couverture suffisante, se placent mal; enfin le moindre incident imprévu suffit pour arrêter le paiement des intérêts de la dette, ce qui entraîne la faillite.

Toutes les compagnies françaises d'intérêt général, par suite de l'extension progressive du réseau, souffrent de l'insuffisance du capital primitif, et c'est une des raisons qui les portent à rechercher beaucoup plus la garantie d'un revenu stable que les chances de plus-values compensées par des risques. Les oscillations du revenu net sont en effet telles, eu égard au nombre des actions, que si le dividende en dépendait, il serait très instable. Le capital-actions des grandes compagnies ne représente que 1.470 millions réalisés, soit le septième à peine de la part fournie par elles dans le capital d'établissement de leur réseau. Cette proportion serait tout à fait insuffisante, si la valeur de ce capital n'avait été très augmentée, par le revenu considérable que les compagnies ont tiré de leurs

premières concessions et que la garantie d'intérêts a consolidé; elle atteint, aux cours actuels, plus de 4 milliards.

En effet, le dividende garanti et le dividende réservé avant le partage des bénéfices ont été fixés par les dernières conventions, d'après les bases indiquées dans le chapitre premier ci-dessus (§§ 2 et 5) aux chiffres ci-après :

Compagnies.	Nombre d'actions.	Dividende garanti.	Dividende réservé.
—	—	—	—
Nord.........	525,000	54,10	88,50
P.-L.-M......	800,000	55	67,50
Est...........	584,000	35,50	50,50
Ouest.........	300,000	38,50	50
Orléans......	600,000	56	72
Midi.........	250,000	50	60

Le nombre des titres amortis et remplacés par des actions de jouissance était de 266,000 au 1er janvier 1903. L'amortissement ne commence qu'en 1907 pour la compagnie de P.-L.-M.

Les compagnies possèdent d'ailleurs, en dehors de leur capital garanti, un *domaine privé*, composé de sommes que les actionnaires ont portées en réserve, au lieu de se les distribuer; les revenus de ce domaine, dont elles ont la libre disposition, peuvent augmenter légèrement leur dividende (3 francs pour l'Orléans, par exemple). De plus, la compagnie du Nord est concessionnaire, en Belgique, de lignes dont les produits, excédant les charges, donnent chaque année environ 10 francs de revenu supplémentaire par action.

Ainsi, bien qu'aucune des grandes compagnies n'ait tiré depuis deux ans de l'exploitation de son réseau un produit sensiblement supérieur au minimum garanti, le revenu dont disposent leurs actionnaires représente près de 11 0/0 du capital versé, et le quart du montant total du produit net actuel. Cette dernière proportion est suffisante pour constituer une assiette financière solide.

Les compagnies algériennes, où la proportion du capital-actions est aussi faible que chez les grandes compa-

gnies, sans la même compensation, en souffrent davantage. Le capital réalisé au moyen de leurs actions et de celles des compagnies secondaires d'intérêt général, d'intérêt local et de tramways, jusqu'en 1902, atteint près de 800 millions.

Les émissions d'*obligations* ne sont pas réglées par une loi de principe, pour le réseau d'intérêt général. Mais les règlements sur les justifications financières relatives à la garantie d'intérêts, pour les grandes compagnies, les actes de concession, pour la plupart des autres, subordonnent les émissions à l'autorisation préalable du ministre des Travaux publics. Quelquefois même, un maximum a été fixé au moment de la concession, pour la proportion des obligations aux actions.

En ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, la loi du 11 juin 1880 pose en règle générale la nécessité d'une autorisation ministérielle pour les émissions, et limite le capital à réaliser en obligations à une somme au plus égale au montant du capital-actions, lequel doit être préalablement presque entièrement versé et employé en majeure partie. (Art. 18.)

Toutefois, les compagnies peuvent être autorisées à dépasser cette proportion, quand elles possèdent un réseau en exploitation, dont le produit net suffit à assurer le service des titres. (Art. 18, § 5.) On ne saurait, en effet, obliger une compagnie à accroître son capital, pour étendre légèrement un réseau prospère, ou pour y exécuter des travaux complémentaires. On avait, au début, donné à ce paragraphe une interprétation très large, en autorisant deux compagnies nouvelles à construire des réseaux jouissant d'une garantie d'intérêts, uniquement au moyen d'obligations, le capital-actions servant seulement de fonds de roulement et de garantie. On est revenu à une interprétation plus stricte de la loi, en ne considérant comme revenu disponible que le produit net de lignes déjà exploitées depuis un certain temps.

Le ministre, en autorisant les émissions d'obligations des compagnies secondaires, fixe un prix minimum de vente, pour éviter que l'avenir de ces compagnies soit compromis par la cession des titres à des maisons de banque moyennant un prix trop bas. Pour les grandes compagnies, la décision se réfère simplement au cours de la bourse; leurs titres ont, en effet, un marché trop large, pour que l'on ait à craindre qu'il soit influencé par des manœuvres. Le ministre fixe, pour les frais d'émission, un maximum variable selon le nombre de titres à émettre, et aussi selon qu'il s'agit d'une compagnie nouvelle ou d'une compagnie qui a déjà un crédit assis.

L'administration s'assure, préalablement à la décision, que les conditions légales auxquelles est subordonné le droit d'émission sont remplies, et que l'emprunt est nécessaire pour l'exécution des travaux autorisés. Le ministre interdirait l'émission, s'il considérait comme probable que le service de l'emprunt ne sera pas assuré. Mais son autorisation ne constitue aucune garantie, même morale, de solvabilité, car quelques doutes qu'il y ait sur l'avenir d'une entreprise, il ne peut évidemment pas interdire à une compagnie concessionnaire de se procurer, par les moyens ordinaires, les capitaux nécessaires pour l'exécution de ses engagements, tant qu'il ne ressort pas nettement de sa situation qu'elle ne pourra pas assurer le service de ses emprunts.

Les obligations sont émises au-dessous du pair, et sont amortissables par voie de tirage au sort, dans une période égale ou un peu inférieure à la durée de la concession. Le type le plus usité est l'obligation de 500 francs, rapportant 3 0/0. Quand, vers 1894, ces titres ont atteint un cours voisin du pair, les grandes compagnies ont créé un type nouveau, le 2 1/2 0/0. Il y a encore en circulation un certain nombre de titres de types anciens, 4 1/2 ou 5 0/0, qui sont au-dessus du pair. Bien que de nombreuses sociétés industrielles eussent converti des emprunts de la même forme, un arrêt de la Cour de Paris du 21 avril 1896,

confirmé en cassation, a refusé à la compagnie de l'Est le droit d'imposer aux porteurs, par application de l'article 1187 du Code civil, le remboursement anticipé de leurs titres. Il en résulterait que les obligations des compagnies ne peuvent faire l'objet d'une conversion que si la faculté de remboursement anticipé est mentionnée sur les titres, ce qui est le cas pour les compagnies de Lyon et d'Orléans.

Contrairement à beaucoup de législations étrangères, la loi, en France, donne aux obligations de chemins de fer le caractère de simples créances chirographaires. Elles ne comportent ni hypothèque sur la ligne, qui fait partie du domaine public, ni privilège sur les produits de l'exploitation ou sur les sommes versées par l'Etat à titre de garantie d'intérêts. Il n'en est autrement que quand les lois de concession renferment une clause spéciale, dont nous ne connaissons que deux exemples : l'un concerne les obligations émises par la compagnie franco-algérienne, pour les lignes qui lui ont été concédées quand elle touchait à la faillite et qui sont aujourd'hui rachetées; l'autre s'appliquait aux obligations garanties de la compagnie du chemin de fer et du port de la Réunion, aujourd'hui déchue de sa concession.

Au 1er janvier 1903, la valeur des obligations des grandes compagnies jouissant de la garantie de l'Etat, en circulation, dépassait un peu 15 milliards. La situation des émissions était la suivante :

Nombre de titres émis........	38,500,000
Capital réalisé...............	13,072,000,000
Capital total à amortir.......	19,417,000,000
Capital amorti................	2,634,000,000
Intérêts servis en 1901.......	503,000,000
Capital remboursé.............	141,000,000

Le capital réalisé, au moyen d'émissions d'obligations, par les compagnies algériennes et les compagnies secon-

daires d'intérêt général et d'intérêt local, tramways compris, atteignait environ 900 millions.

III. Subventions et annuités. — Lorsque l'État veut concéder un chemin de fer qui, ni par ses recettes directes, ni par le trafic qu'il amènera aux lignes anciennes, ne paraît pouvoir procurer à la compagnie des recettes suffisantes pour rémunérer le capital d'établissement, il est amené à prendre à sa charge une partie de la dépense, à titre de subvention donnée à fonds perdus. Cette pratique, suivie dans les débuts même pour de grandes lignes dont on ne prévoyait pas alors le brillant avenir, a dû être reprise et étendue, depuis qu'il ne reste plus à construire que des lignes à trafic probable très faible.

Les subventions ont souvent consisté dans l'allocation d'une *somme fixe*, laissant à la compagnie l'aléa de la construction. Dans d'autres cas, l'Etat a pris à sa charge l'*aléa* des travaux, soit en se chargeant de l'infrastructure (ou établissement de la plate-forme) et en ne laissant à la compagnie que la pose de la voie, dont l'évaluation offre moins d'incertitude, soit même en ne lui demandant qu'un concours fixe. Ces deux combinaisons diffèrent beaucoup dans leurs résultats. En effet, il arrive souvent qu'au moment d'arrêter les projets d'exécution, on ait à choisir entre diverses solutions, les unes moins coûteuses, les autres comportant des travaux plus difficiles, mais susceptibles d'accroître les recettes ou de réduire les dépenses de l'exploitation. Si les subventions sont fixes, l'aléa de la construction n'étant pas séparé de celui de l'exploitation, on choisit sans arrière-pensée la solution la plus avantageuse en elle-même. Si, au contraire, c'est la part de la compagnie dans les frais de construction qui est fixe, il y a conflit d'intérêts entre l'Etat, intéressé surtout à réduire les dépenses d'établissement, et la compagnie, intéressée uniquement à grossir le produit net futur.

Lorsque l'Etat prend à sa charge la dépense des tra-

vaux à faire pour l'établissement de la plate-forme, il peut les exécuter directement au moyen de ses ingénieurs, comme il l'a fait pour un grand nombre de lignes concédées aux compagnies d'Orléans et du Midi, ou les faire exécuter par la compagnie, sous son contrôle.

Lorsque les subventions allouées atteignent des sommes trop considérables pour être imputées sur le budjet ordinaire, l'Etat, au lieu d'ouvrir le grand-livre de la Dette publique, a souvent trouvé plus avantageux *d'emprunter par l'intermédiaire des grandes compagnies*. Le crédit de ces compagnies est, en effet, de même ordre que celui de l'Etat, et les charges d'un emprunt réalisé en obligations sont sensiblement les mêmes que celles d'un emprunt en rente, si l'on a soin de tenir compte des impôts sur les titres, qui viennent en compensation des charges dans le premier cas, et qui n'existent pas dans le second.

Lorsque l'Etat fait ainsi appel au crédit des compagnies, au lieu de verser immédiatement sa subvention en capital, il inscrit au budget une *annuité* égale aux charges réelles d'intérêts, amortissement, impôts et frais de service des titres émis pour son compte; il s'engage à servir cette annuité à la compagnie, jusqu'à ce que l'emprunt soit amorti. Mais ces annuités sont indépendantes et distinctes des comptes de garantie, dont nous exposerons ci-après le mécanisme; elles restent dues, quels que soient les résultats de l'exploitation, comme représentant une subvention allouée à fonds perdus, en raison de l'insuffisance du trafic probable de la ligne.

Ce système a été généralisé dans les conventions de 1883. Parmi les lignes concédées en vertu de ces conventions, quelques-unes étaient déjà en exploitation; l'Etat, qui les avait rachetées aux petites compagnies en faillite ou les avait construites à ses frais, les a cédées gratuitement aux compagnies. D'autres étaient en construction par les soins des agents de l'Etat, qui avaient seuls fait les études; d'autres encore n'étaient pas étudiées du tout,

et un certain nombre même n'étaient pas dénommées, les compagnies s'engageant à accepter, jusqu'à concurrence d'une longueur déterminée, des lignes que l'Etat désignerait potestativement. Pour toutes ces lignes, le concours des compagnies a été fixé d'une manière ferme, et l'Etat a gardé à son compte le surplus des dépenses, comme nous l'avons expliqué au chapitre 1er, § 5.

Les travaux sont exécutés, en général, par les compagnies pour le compte de l'Etat; les dépenses portées en compte ne peuvent excéder un maximum fixé, une fois les projets arrêtés, par le conseil général des ponts et chaussées, ou, si la compagnie n'accepte pas son chiffre, par un arbitrage. Sur les réseaux d'Orléans et du Midi, les ingénieurs de l'Etat exécutent l'infrastructure, et les compagnies ne se chargent que de la superstructure; mais la répartition des dépenses reste la même.

Un article inséré dans la *loi de finances* fixe, pour chaque année, le maximum des dépenses autorisées pour l'exécution des lignes concédées en 1883; un tableau annexé à cette loi énumère les lignes dont les travaux peuvent être poursuivis ou entrepris dans l'année.

D'autres annuités sont dues aux compagnies, en vertu de diverses clauses des contrats. Nous parlerons plus loin des doublements de voies effectués dans un intérêt militaire. C'est par le paiement d'une annuité que l'Etat indemnise la compagnie de l'Est, pour la cession à l'Allemagne des lignes de l'Alsace-Lorraine; c'est par le même procédé qu'il a soldé les garanties d'intérêts afférentes aux années 1870 et 1871. La ligne du Rhône au Mont-Cenis, dont la compagnie P.-L.-M. était concessionnaire avec une garantie d'intérêts indépendante et distincte de celle du réseau principal, a été incorporée dans ce réseau par une loi du 18 février 1898, moyennant le paiement d'une annuité représentant le montant moyen de la garantie spéciale dont l'Etat s'est ainsi exonéré; les travaux de doublement des sections à voie unique de cette ligne sont supportés par l'Etat, dans la même forme (annexe XVII-C).

La détermination des travaux à payer par l'Etat sur chacune des lignes construites à ses frais, pour la mettre en *état de réception*, a donné lieu à de nombreuses difficultés, souvent terminées par une transaction allouant à la compagnie une somme ferme, moyennant laquelle elle renonce à toutes réclamations. Le règlement définitif de l'annuité afférente aux avances de chaque exercice est arrêté par le ministre, sur l'avis de la commission de vérification des comptes.

En pratique, c'est par ces arrêtés que sont tranchées toutes les difficultés relatives aux obligations respectives de l'Etat et de la compagnie, pour l'établissement des lignes concédées en vertu des conventions de 1883. Les débats sur le sens et la portée des contrats relatifs aux subventions sont, en principe, portés devant le conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'Etat; mais quand ils naissent à propos de la liquidation des annuités, ils sont portés directement devant le Conseil d'Etat.

En vertu de l'article 39 de la loi du 30 mai 1899 (annexe XI), un comptable d'ordre retrace, dans des écritures soumises à la *Cour des comptes*, les opérations effectuées chaque année en exécution des conventions de 1883.

Si le crédit des grandes compagnies vaut celui de l'Etat, il n'en est pas de même de celui des *petites compagnies*. L'Etat, ou les départements s'il s'agit de lignes d'intérêt local, ont donc tout avantage à réaliser directement les emprunts nécessaires à la construction des lignes, pour en réduire le taux, et à fournir aux concessionnaires des subventions en argent ou en travaux, plutôt que des annuités ou une garantie. Depuis quelques années, on est largement entré dans cette voie, pour la création des nouveaux réseaux départementaux.

On a reconnu, cependant, qu'il était nécessaire de faire fournir par les compagnies une partie du capital, dût l'intérêt correspondant être un peu plus élevé, pour consti-

tuer une sorte de cautionnement. Si, en effet, une compagnie était chargée de l'exploitation d'une ligne dans laquelle elle n'aurait engagé aucun capital, elle serait trop facilement tentée de grossir le gain des premières années, en négligeant l'entretien, sauf à abandonner ensuite l'entreprise. Pour garantir l'exécution de ses engagements, il faut un cautionnement sérieux, et il est préférable d'utiliser la majeure partie de ce cautionnement en l'employant aux travaux, plutôt que de le déposer intégralement dans une caisse publique. La jurisprudence du Conseil d'Etat fixe au *quart du capital d'établissement*, matériel compris, la portion minima qui doit être fournie par le concessionnaire. Il est vrai qu'on tourne parfois cette condition, en appelant contrats d'affermage des contrats qui ne diffèrent des concessions que par une durée plus courte des engagements de la compagnie, et par l'absence de toute participation de sa part dans le capital d'établissement; mais c'est là une pratique peu prudente.

En subventionnant largement, en capital, les lignes d'intérêt local et les tramways, les départements ne donnent pas leur concours à fonds perdus ; ils stipulent, généralement, qu'une part des bénéfices éventuels leur sera attribuée, en compensation de leurs sacrifices. Les questions que soulève ce partage se lient à celles que fait naître la garantie d'intérêts allouée à ces réseaux par l'Etat, sous le nom de subventions, questions sur lesquelles nous reviendrons dans le paragraphe VI ci-après.

Les ressources créées par la loi du 21 mai 1836, pour les chemins vicinaux, peuvent être appliquées, par les départements et les communes, à l'établissement des chemins d'intérêt local et des tramways, en vertu de la loi du 11 juin 1880 (art. 12).

IV. Garanties d'intérêts des grandes compagnies. — Nous avons vu par quelles circonstances l'État a été amené à garantir un minimum de revenu aux grandes compagnies. Les conditions de cette garantie ont été très

simplifiées en 1883 (Voir les conventions, annexes XIII à XVIII). Elles peuvent se résumer ainsi qu'il suit :

Il est dressé, pour chaque compagnie, un *compte unique d'exploitation*, comprenant les recettes et dépenses de toute nature de l'ensemble du réseau, y compris les allocations pour les retraites du personnel, les indemnités pour les pertes et accidents, les services accessoires, les participations régulièrement autorisées dans des entreprises se rattachant aux chemins de fer. C'est à ce dernier titre que la garantie englobe la participation des compagnies aboutissant à Paris dans les syndicats de Grande et de Petite Ceinture, les services maritimes de l'Ouest et du Nord, etc. Remarquons, à ce propos, que les lois approuvant les conventions de 1883 ont subordonné à l'autorisation législative toute participation nouvelle des grandes compagnies dans des entreprises de voies ferrées affluentes (annexe VIII).

Le produit net ressortant du compte unique d'exploitation sert à rémunérer le capital ; mais en cas d'insuffisance, il y est pourvu par des avances de l'Etat. Le *revenu garanti* comprend le dividende fixé par les conventions pour les actions (dont la garantie n'est qu'implicite pour le Nord et le P.-L.-M.), le fonds d'amortissement de ces actions, plus les charges réelles d'intérêt et d'amortissement des obligations émises pour l'établissement des lignes, pour l'achat de l'outillage, du matériel roulant et des approvisionnements, pour les travaux complémentaires, pour le service des intérêts pendant la construction, enfin pour celui des insuffisances antérieurement capitalisées en vertu des clauses relatives aux comptes d'exploitation partielle; nous avons expliqué, dans l'historique des conventions de 1883 (pages 16 et 17), le mécanisme primitif de ces comptes et les modifications qui y ont été apportées ultérieurement.

Lorsque le produit net excède le revenu garanti, l'excédent est d'abord versé à l'Etat, à titre de remboursement de ses avances, avec les intérêts à 4 0/0. La compagnie du

Midi a obtenu, par une convention spéciale (annexe XVIII-B), la réduction de ce taux à 3 0/0, à titre d'indemnité de rachat, pour l'abandon du canal latéral de la Garonne, dont elle était concessionnaire et qu'elle a cédé à l'Etat, à dater du 1er juillet 1898 : c'est à cette date que se terminait le bail par lequel, en 1858, le canal du Midi, encore concédé aux héritiers de Riquet, avait été affermé à la compagnie du chemin de fer pour mettre fin à la concurrence entre la voie ferrée et la voie navigable; l'Etat a voulu profiter de l'expiration de ce bail, pour abroger les péages sur le canal latéral en même temps que sur le canal du Midi, et il a racheté dans ce but les deux canaux.

Quand une compagnie n'a pas de dette de garantie, ou quand elle a remboursé celle qu'elle avait contractée, la totalité de son revenu lui appartient jusqu'à concurrence d'un dividende convenu. Au delà, le surplus est *partagé*, dans la proportion de deux tiers pour l'Etat et un tiers pour la compagnie.

Nous avons donné, page 55, le montant du dividende garanti et du dividende réservé avant partage pour chacune des grandes compagnies, et nous avons rappelé qu'elles possédaient un domaine privé, placé en dehors des comptes de garantie. Nous avons donné aussi, page 58, l'importance totale du capital-obligations; ce dernier comprend les obligations émises en représentation des subventions de l'Etat et dont les charges sont couvertes par les annuités, lesquelles viennent naturellement en déduction des charges servant à calculer le revenu garanti.

Il comprend aussi les obligations émises pour le *remboursement de l'ancienne dette*, sur lequel nous devons nous arrêter un instant. La créance que l'Etat a sur les compagnies, du chef des avances de garantie, est une créance conditionnelle, dont l'exigibilité, au cours de la concession, est subordonnée à la réalisation des recettes dépassant le revenu garanti; nous verrons ci-après (paragr. VII) ce qu'il en adviendrait, si la concession prenait fin avant qu'elle fût éteinte. Dans les conventions de 1883,

il a été stipulé que la dette contractée par les compagnies, du chef des avances antérieures, cesserait de porter intérêts et serait remboursée par anticipation en travaux, de manière à venir en déduction de la part incombant à l'Etat dans l'établissement des nouvelles lignes. (Voir p. 13 ci-dessus.) Mais les compagnies ont opéré le remboursement ainsi convenu au moyen d'emprunts qui sont venus grossir le capital garanti, de sorte que ce remboursement a donné lieu lui-même à de nouveaux appels à la garantie. Il ne deviendra donc réel et complet que le jour où la nouvelle dette contractée de ce chef sera elle-même remboursée. C'est ainsi que, tout en changeant de forme, le remboursement effectif de l'ancienne dette est resté, au fond, subordonné à la réalisation d'excédents de recettes suffisants pour y faire face, après prélèvement du revenu garanti.

La compagnie de Lyon, qui avait fait appel à la garantie depuis 1883, mais dont les recettes dépassaient de nouveau le revenu garanti, a conclu avec l'Etat une convention approuvée par la loi du 24 janvier 1898 (annexe XVII-B), pour le remboursement anticipé de sa dette, montant à 151 millions. En compensation de cette dette, la compagnie a donné à l'Etat décharge d'annuités s'élevant à 6 millions. Le point de partage des bénéfices a été abaissé d'une somme égale, ce qui a ramené le dividende avant partage, de 75 francs, chiffre fixé en 1883, à 67 fr. 50.

Les comptes d'établissement et d'exploitation établis en vue de la garantie sont des comptes de recettes et de dépenses *réelles*. Les sommes qui peuvent y être inscrites ne sont nullement limitées, sauf ce qui concerne le montant des *travaux complémentaires* qui pourront être exécutés dans le cours de chaque exercice, pour lequel la loi de finances fixe un maximum.

Cependant, pour les compagnies du Nord et de P.-L.-M. par exception, les conventions de 1883 ont laissé subsister la limitation de la garantie au capital d'établissement du

nouveau réseau. Cette disposition signifie seulement au fond, qu'en aucun cas les avances demandées à l'Etat ne pourraient dépasser les charges de ce capital, soit 12 millions environ pour le Nord et 31 pour le P.-L.-M., et que si, contre toute vraisemblance, le déficit dépassait ce chiffre, l'excédent resterait à la charge des actionnaires; mais les dépenses de toute nature faites par ces compagnies, sur tout leur réseau, n'en sont pas moins portées dans les comptes de garantie.

Ainsi, en règle générale, aucune part des bénéfices ou des charges résultant d'opérations régulièrement faites, pour la construction et l'exploitation des lignes, ne profite ou n'incombe aux actionnaires, en dehors de la garantie. Il en résulte que, tant que les compagnies sont dans la période d'appel à la garantie ou de remboursement de la dette, leur dividende est *invariable*, et qu'elles seraient entièrement désintéressées dans les résultats de leur exploitation, si elles perdaient tout espoir de s'acquitter envers l'Etat. Il importe donc, à un haut degré, qu'elles ne perdent pas cet espoir. Les disponibilités qui résulteront, dans les dernières années de la concession, du fait que la plupart des emprunts auront été complètement amortis, disponibilités qui montent pour la plupart des compagnies à plusieurs centaines de millions, présentent à cet égard un grand intérêt, car elles seront affectées au remboursement de la dette, s'il y a lieu, par le jeu des conventions de 1883.

Un autre stimulant résulte de ce fait, que la garantie est *limitée en durée*, de sorte qu'il importe aux compagnies de se mettre en situation de n'y plus faire appel, au moins à partir de la date où elle expire. Cette date était primitivement le 31 décembre 1914; elle a été conservée pour le Lyon et le Nord. La garantie a été prorogée, par les conventions de 1883, jusqu'au 31 décembre 1934 pour l'Est, et au 31 décembre 1935 pour l'Ouest. Pour l'Orléans et le Midi, la question a donné lieu à un litige : les compagnies ont soutenu que toute limitation de durée avait

été supprimée par l'abrogation des conventions antérieures sur ce point, résultant du texte des conventions de 1883; le ministre des Travaux publics a voulu les obliger à mentionner sur leurs titres le maintien de l'ancien délai de 1914; il a été débouté de cette prétention, par un arrêt du Conseil d'Etat du 12 janvier 1895.

Ces stimulants font défaut pour les lignes algériennes du P.-L.-M., qui constituent un réseau spécial, jouissant d'une garantie indépendante de celle du réseau principal. Cette garantie est basée aussi sur les recettes et dépenses réelles; mais elle doit durer presque autant que la concession, et ne paraît pas pouvoir être jamais remboursée, ce qui désintéresse la compagnie des résultats de l'exploitation. Le capital garanti, constitué entièrement en obligations, est limité à un maximum atteint depuis longtemps, de sorte que les travaux complémentaires, restant au compte des actionnaires, sont limités au strict nécessaire, et qu'aucune amélioration n'est plus réalisable.

Les *comptes de garantie, de remboursement ou de partage* sont présentés, par les compagnies, trois ou quatre mois après l'expiration de chaque exercice. Après un examen sommaire, il est versé une *provision* fixée par le ministre, généralement à 85 0/0 de la somme due par l'Etat à la compagnie ou inversement. Il est procédé, par l'inspection des finances et par la commission de vérification des comptes, à un examen qui conduit généralement à un certain nombre de rectifications de la répartition des dépenses entre le compte des subventions de l'Etat, le compte d'établissement de la compagnie et le compte d'exploitation. Les dépenses qui n'auraient pas été faites dans un but d'utilité pour l'entreprise sont rejetées et restent au compte du domaine privé des actionnaires, qui doivent également rétablir les recettes indûment omises. L'instruction close, le ministre arrête le compte, et le solde dû, de part ou d'autre, est payé, sauf recours au Conseil d'Etat.

En vertu de l'article 37 de la loi du 30 mai 1899

(annexe XI), les comptes des compagnies garanties sont publiés. En vertu de l'article 38, la *commission de vérification des comptes des ministres* constate la conformité des arrêtés ministériels avec les avis de la commission de vérification des comptes des chemins de fer, ou les motifs de divergences s'il s'en produisait.

La question de savoir dans quels cas il y a lieu au rejet d'une dépense ou au forcement des recettes, dans les comptes de garantie, a donné lieu à de nombreux procès. Les décisions rendues s'inspirent des principes suivants : il ne suffit pas, pour que les comptes soient arrêtés conformément aux écritures de la compagnie, que celles-ci soient conformes aux faits et que la gestion ne soit pas entachée de mauvaise foi; mais il ne suffit pas non plus, pour rejeter une dépense, que le ministre montre qu'une gestion plus habile aurait pu l'éviter. L'Etat garant doit accepter les conséquences des erreurs de direction qui ne dépassent pas la mesure inévitable dans toute grande entreprise; mais il serait fondé à laisser les actionnaires supporter seuls les pertes résultant de ces fautes lourdes que la jurisprudence assimile dans bien des cas au dol et, *a fortiori*, les dépenses qui ne se rattacheraient pas à l'objet de la concession.

V. Garanties d'intérêts des compagnies secondaires. — Les garanties d'intérêts qui ont été accordées à un assez grand nombre de compagnies secondaires, en France et en Algérie, diffèrent complètement, par leur nature et leurs effets, de celles que nous venons d'étudier. Comme elles s'appliquent à des lignes qui, même dans les hypothèses les plus optimistes, ne doivent jamais rémunérer, au moyen des produits de leur trafic, le capital fourni par le concessionnaire, on n'a pas pu dresser les contrats sur les mêmes bases que ceux des grandes compagnies, dans lesquels le stimulant nécessaire à une bonne exploitation se trouve dans l'intérêt qu'a l'exploitant à recourir à l'Etat le moins possible, pour recouvrer le plus tôt

possible la liberté de son dividende. Cet intérêt n'existant pas pour des compagnies qui, en aucun cas, ne peuvent espérer rembourser les avances reçues, on a été amené, d'un côté, à limiter les charges de l'Etat qu'une mauvaise gestion eût accrues indéfiniment, en limitant les dépenses que les concessionnaires pouvaient porter en compte, et de l'autre, à admettre des combinaisons laissant à ces concessionnaires une possibilité de bénéfices qui ne soient pas ajournés jusqu'à la réalisation invraisemblable de recettes couvrant les dépenses. C'est ce qui a conduit au système des *forfaits*, aujourd'hui abandonné, mais que nous devons exposer sommairement, car il régit encore de nombreuses concessions.

Au point de vue des *dépenses d'établissement*, le montant du capital garanti a été le plus souvent fixé à forfait, et l'élévation des chiffres admis a permis dans bien des cas aux concessionnaires de réaliser sur la construction de très gros bénéfices.

Le *taux de la garantie* a été fixé également à forfait, dans des conditions qui laissaient généralement la possibilité d'emprunter à un taux sensiblement moindre. Par suite, une nouvelle source de bénéfices se trouvait dans la différence entre le revenu garanti aux compagnies et les charges réelles des obligations émises par elles pour réaliser la majeure partie du capital.

Les compagnies qui ont obtenu des garanties dans ces conditions auraient donc pu se créer une situation très prospère si, dans la plupart des cas, les maisons de banque et les entrepreneurs qui avaient contribué à leur fondation ne s'étaient approprié la majeure partie des bénéfices, en se chargeant, à leur tour, de l'émission des titres et de la construction des lignes, moyennant un forfait avantageux pour eux, conclu avec la compagnie.

Au point de vue de l'*exploitation*, les contrats passés il y a quelques années fixaient tous à forfait la somme allouée au concessionnaire pour couvrir les dépenses annuelles. Cette somme était calculée en fonction de la recette,

d'après des formules ou des barèmes qui, en général, intéressaient très insuffisamment le concessionnaire au développement du trafic. En effet, ces formules attribuaient au concessionnaire, pour couvrir ses frais, une somme fixe par kilomètre, à laquelle s'ajoutait le tiers ou le quart de la recette brute; les barèmes à paliers, plus complexes, qui figurent dans les contrats algériens, donnent, quand on analyse leur fonctionnement, des résultats à peu près équivalents à ceux de ces formules.

Or, toute augmentation du trafic entraîne une augmentation des dépenses d'exploitation, sensible surtout lorsqu'elle oblige à augmenter le nombre des trains. Quand il s'agit de transports qui ne peuvent prendre un certain développement que si on leur applique des tarifs très réduits, l'augmentation de dépense correspondante dépasse souvent le quart, le tiers, ou même la moitié de l'augmentation de la recette brute obtenue par un abaissement des taxes. Ainsi, avec les formules que nous venons d'indiquer, bien loin d'avoir intérêt à attirer le trafic par des améliorations de service ou par des dégrèvements faits à propos, la compagnie a tout intérêt à l'écarter, puisque les frais que lui occasionne le développement des transports dépassent la fraction des recettes supplémentaires dont elle bénéficie.

Souvent même, la convention décide que la somme allouée pour les frais d'exploitation ne descendra, en aucun cas, au-dessous d'un minimum qui ne serait dépassé que si la recette dépassait elle-même un chiffre convenu, assez élevé pour être difficile à atteindre. La somme allouée au concessionnaire reste alors pratiquement invariable, et tout accroissement du trafic devient pour lui une charge sans compensation.

On a cherché à remédier à ces inconvénients, dans les contrats les plus récents, en substituant au système des forfaits celui de la garantie basée sur les dépenses réelles d'établissement et d'exploitation, dans les limites de *maxima* fixées par les contrats, *avec prime d'économie*,

c'est-à-dire avec partage, entre l'Etat et la compagnie, des économies réalisées sur les maxima. Mais la vérification des dépenses devient très délicate pour de petites entreprises où les frais généraux, qui prêtent si facilement aux abus, représentent une part notable de la dépense totale, et où, d'autre part, au point de vue des conditions dans lesquelles sont passés les marchés de toute nature, on ne trouve pas toujours les garanties d'honorabilité absolue que présente le personnel des grandes compagnies.

Pour les dépenses d'exploitation, on a cherché aussi à introduire, dans les contrats, des stipulations répondant mieux à la réalité des faits que les formules où l'on ne tient compte que de la recette. Dans ce but, on peut adopter, soit comme évaluation des dépenses à forfait, soit comme maximum limitant les dépenses admises en compte, une formule comprenant, outre le terme proportionnel à la recette brute, un terme proportionnel au parcours kilométrique des trains; c'est ce qui a été fait dans la convention de 1895 avec la compagnie du Sud de la France. On a proposé, également, de tenir compte du parcours total des voyageurs, du tonnage kilométrique des marchandises, etc.

Mais, quoi que l'on fasse, les garanties des réseaux secondaires n'en constituent pas moins de véritables *subventions perpétuelles*, données sous forme d'annuités qui ne diffèrent des annuités fixes que parce qu'elles varient légèrement, d'une année à l'autre, suivant le montant des recettes. En allouant ces garanties, en réalité, l'Etat assume pour toute la durée de la concession les charges de la majeure partie des capitaux auxquels elles s'appliquent; autrement dit, il emprunte par l'intermédiaire de compagnies qui ont un crédit inférieur au sien, et il augmente ainsi bénévolement les sacrifices qu'entraînent les lignes à faible trafic. Le nom d'avances remboursables donné à ces sacrifices, et le compte que l'on tient de la dette contractée du chef de la garantie, par des compagnies qui ne pourront jamais s'acquitter, sont purement

illusoires. Au moins faudrait-il tâcher de donner aux concessionnaires qui, en réalité, exploitent pour le compte de l'Etat, un intérêt sérieux dans le développement du trafic; mais il est très difficile de reviser les contrats, dans un sens qui intéresse les compagnies aux résultats de l'exploitation, en gain ou en perte, car elles ont une grande répugnance à accepter des aléas qui seraient susceptibles d'amener des variations excessives dans le montant du dividende annuel, par suite de l'insuffisance du capital-actions, comme nous l'avons expliqué page 54.

La garantie d'intérêts ne peut être allouée à une ligne d'intérêt général que par une *loi*.

La garantie se règle, pour les compagnies secondaires, dans les mêmes formes que pour les grandes. Mais l'époque et le montant des *provisions* à verser sont souvent fixés dans les conventions, et les versements se font tous les six mois ou tous les trois mois. Les compagnies, n'ayant qu'un fonds de roulement médiocre, se prémunissent ainsi contre des retards dans les versements, qui entraîneraient pour elles des pertes d'intérêts d'autant plus onéreuses, qu'étant sous le régime du forfait, elles ne peuvent pas se faire rembourser les intérêts des fonds approvisionnés, en les portant dans leurs dépenses annuelles, comme font les grandes compagnies.

VI. Garanties d'intérêts des chemins de fer d'intérêt local et des tramways. — Des subventions par annuités qui ont le même caractère que les garanties des réseaux secondaires peuvent être accordées par une *loi*, pour les chemins de fer d'intérêt local, par un *décret*, pour les tramways; mais dans les deux cas, l'affaire est préalablement soumise au Conseil d'Etat. D'après la loi de 1880, les seules lignes qui puissent recevoir les subventions de l'Etat sont celles qui font le service de la petite vitesse, en même temps que celui des voyageurs.

Il importe de bien distinguer, dans les conventions finan-

cières relatives à ces réseaux, les rapports qui s'établissent, d'une part, *entre le concessionnaire et le département*, et d'autre part, *entre le département et l'Etat*. La *commune* remplacerait le département, s'il s'agissait d'un réseau municipal; mais en pratique, les réseaux urbains se créent sans subventions ni garanties.

C'est le *département* seul qui s'engage, vis-à-vis du concessionnaire. La loi lui laisse la plus entière latitude, pour les conditions et les formes de son concours financier, sous réserve, bien entendu, de l'observation des règles légales dans la création des ressources nécessaires.

L'*Etat*, de son côté, peut apporter son concours au département, pour diminuer ses charges, et en fait, dans les limites légales, il ne le refuse jamais. D'après la loi du 11 juin 1880, ce concours consiste nécessairement en annuités, qui ne peuvent jamais dépasser divers maxima dépendant de la recette et de la dépense, et qui, dès lors, varient chaque année avec les résultats de l'exploitation. Le concours de l'Etat ne peut jamais dépasser le concours total des particuliers et des localités intéressés; ajouté à ce concours, il ne peut ni porter la rémunération du capital à plus de 5 0/0, amortissement compris, ni élever la recette brute kilométrique à plus de 10,000 francs pour les chemins de fer à voie normale, de 8,000 francs pour les chemins de fer à voie étroite, et de 6,000 francs pour les tramways; enfin, il ne peut dépasser, par kilomètre, 500 francs, plus le quart de la différence entre les divers chiffres ci-dessus et le montant de la recette brute.

Quand les subventions locales sont données en capital, pour les comparer à celles de l'Etat, on les considère, en vertu du décret du 20 mars 1882, comme équivalentes au versement d'une annuité égale à 4 0/0 de ce capital; ce chiffre était inférieur au taux réel de la plupart des emprunts départementaux à l'époque où le décret a été rendu. Malgré la baisse du taux de l'intérêt, aujourd'hui encore, il ne couvre pas en totalité les charges de ces emprunts lorsque l'amortissement doit être assez rapide.

Ces conditions ont naturellement incité les départements, au début, à donner eux-mêmes à leur concours la forme d'une garantie d'intérêts; de plus, elles les incitaient à étendre la durée des concessions, puisque la subvention de l'Etat n'augmentait pas, quand l'abréviation de cette durée augmentait les charges d'amortissement. Appliquées rigoureusement, elles eussent exigé la vérification des recettes et des dépenses réelles; elles n'eussent laissé aucune place à un bénéfice quelconque pour les concessionnaires, en dehors de l'écart possible entre les charges réelles de ses emprunts et le revenu garanti, tant que les recettes nettes n'auraient pas dépassé ce revenu garanti, hypothèse généralement inadmissible. Aussi, dès le début, les départements n'ont-ils trouvé de concessionnaires qu'en acceptant, pour le calcul des dépenses de construction ou d'exploitation portées en compte, des forfaits laissant place à des bénéfices sérieux pour les entrepreneurs. Mais, ces forfaits n'ont pas tardé à présenter tous les inconvénients que nous avons signalés à propos des réseaux secondaires d'intérêt général, de sorte que le Conseil d'Etat ne les admet plus aujourdhui.

Grâce à cette jurisprudence, tous les contrats récents sont passés dans le système du *maximum, avec primes d'économie, pour la construction et pour l'exploitation.* Dans le calcul des subventions de l'Etat, on considère les primes d'économie allouées aux concessionnaires comme faisant partie des dépenses réelles, de manière à laisser aux compagnies la possibilité d'un bénéfice, et à les intéresser ainsi à bien gérer l'entreprise.

Beaucoup de départements donnent aujourd'hui leur subvention en capital, ou en travaux exécutés à leurs frais, pour bénéficier de la supériorité de leur crédit sur celui des petites compagnies. Ils n'y perdent plus, pourvu qu'ils donnent à l'amortissement une durée suffisante, car grâce à la baisse du taux de l'intérêt, leurs charges réelles ne dépassent guère le chiffre de 4 0/0 qui sert de base, en ce cas, aux calculs des subventions de l'Etat, et parfois

même lui est inférieur. Nous avons dit que la jurisprudence oblige le concessionnaire à fournir le quart du capital, mais que parfois on élude cette obligation, en donnant au contrat le nom d'affermage, bien que ce nom ne dût convenir qu'à des contrats dans lesquels le département garderait, en fait, la haute main sur l'exploitation, et resterait maître des tarifs. Le plus souvent, le département sert au concessionnaire l'intérêt du capital fourni par ce dernier, à un taux qui, d'après la jurisprudence actuelle, ne doit pas dépasser 4 0/0 plus l'amortissement dans la durée de la concession; la subvention de l'Etat, pour cette partie du capital, se calcule au même taux.

Dans la plupart des cas, aujourd'hui, les concessionnaires prennent l'exploitation à leurs risques et périls, c'est-à-dire qu'ils s'engagent à supporter les déficits, si la recette brute reste inférieure à la dépense d'entretien et d'exploitation de la ligne; ils se font seulement autoriser, assez souvent, à porter ces déficits à un compte d'attente, qui sera équilibré avec les excédents ultérieurs.

Une fois l'arriéré comblé, les excédents sont, en général, partagés avec le département, dans une proportion variable. Le compte de partage s'établit d'après les dépenses réelles dans les limites d'un maximum, avec une prime d'économie. Un fonds de réserve est souvent constitué pour le renouvellement des voies, au moyen de prélèvements annuels qui s'ajoutent aux dépenses d'exploitation.

Les avances de garanties sont *remboursables*, *sans intérêts*, et seulement au moyen de la moitié du revenu net excédant 6 0/0 du capital. (Art. 15 de la loi de 1880.)

Le *maximum* des sacrifices annuels que l'Etat peut faire, pour chaque concession, est inscrit dans l'acte déclaratif d'utilité publique. Ces maxima réunis ne peuvent dépasser 400,000 francs par département. Le total des engagements que l'Etat peut prendre, chaque année, est limité à un maximum inscrit dans la loi de finances, et fixé actuellement aux environs d'un million.

Des propositions nombreuses ont été soumises aux Chambres, pour modifier les dispositions de la loi du 11 juin 1880 relatives aux subventions, dispositions qui, en pratique, ne fonctionnent que grâce à une jurisprudence singulièrement éloignée du texte. On pourrait, avec grand avantage, faire disparaître la plupart de ces complications, en revenant aux subventions données à fonds perdus, soit en travaux, soit sous forme d'annuités fixes qui seraient servies tant que le service se continuerait, quels que fussent les résultats financiers de l'entreprise. L'élévation des bénéfices que le concessionnaire conserverait, dans ce système, si le trafic dépassait les prévisions, ne nous paraît pas une objection à son adoption, au moins pour les cas où ce concessionnaire aurait consenti à assumer une partie des risques, car ce qui est à redouter, dans l'intérêt des finances publiques, c'est bien moins de laisser une part trop forte du gain des bonnes affaires à ceux qui les ont créées, que de voir les mauvaises se multiplier.

L'article 86 de la loi de finances du 13 avril 1898 (annexe XXV) est entré dans cet ordre d'idées, en autorisant le gouvernement à concourir, sous forme d'annuités proportionnelles aux parcours effectués, et sans qu'il soit tenu compte du montant des recettes ni des dépenses, aux subventions que les localités accorderaient aux *services réguliers de voitures automobiles* transportant des *marchandises* en même temps que des voyageurs.

VII. Expirations, déchéance ou rachat des concesssions. — Les conséquences financières des diverses manières dont la concession peut prendre fin sont réglées, pour chaque compagnie, par le cahier des charges, au moyen de dispositions dont la rédaction est généralement identique. Ces textes doivent aujourd'hui se combiner avec les conventions financières, souvent postérieures, qui ont réglé le fonctionnement de la garantie; c'est pourquoi nous avons cru devoir en reporter l'étude après celle de la garantie, afin d'éviter les répétitions.

Les concessions sont toutes *temporaires*, et leur durée la plus habituelle, pour les réseaux d'intérêt général, est de quatre-vingt-dix-neuf ans. Celles des six grandes compagnies prennent fin de 1950 à 1960; celles des compagnies algériennes, de 1975 à 1978; celles des principaux réseaux secondaires, de 1980 à 1985.

Par une circulaire du 12 août 1902, les ministres des Travaux publics, de l'Intérieur et des Finances ont informé les départements que, pour les réseaux garantis d'intérêt local, le gouvernement n'admettrait plus qu'exceptionnellement une durée dépassant soixante-cinq ans. En les réduisant ainsi, on abrège la durée des charges, sans en accroître sensiblement le montant immédiat : l'annuité totale répondant au taux d'intérêt simple de 4 0/0 est de 4,08 pour amortir un capital en quatre-vingt-dix-neuf ans, et ne monte qu'à 4,34 pour l'amortir en soixante-cinq ans.

Pour les tramways urbains, on descend en général à cinquante ans; l'annuité totale, calculée au taux d'intérêt de 4 0/0, monte alors à 4,65 0/0. A Paris, la durée des dernières concessions n'est en général que de trente ans; les charges, calculées d'après la même base, s'élèvent à 5,78 0/0, ce qui constitue une aggravation très sensible.

A l'*expiration de la concession*, l'autorité concédante rentre *gratuitement* en possession de la ligne et de toutes ses dépendances immobilières, qui doivent lui être remises en bon état d'entretien.

Parmi ces dépendances, les nouveaux cahiers des charges types comprennent explicitement les installations destinées à la production et au transport de la force motrice, qui ont une grande importance pour les tramways et chemins de fer mus par l'électricité; ils y comprennent aussi, pour les tramways, toutes les installations faites sur la voie publique, ainsi que les bureaux d'attente et de contrôle établis dans des immeubles spéciaux. Ces dispositions nouvelles nous paraissent, d'ailleurs, conformes à l'interprétation que doivent recevoir les contrats

anciens, dont le texte n'entre pas dans les mêmes détails : les usines, bureaux, dépôts de matériel reliés par rails à la voie, doivent toujours figurer dans les dépendances qui font retour à l'autorité concédante, quand ils sont établis dans des immeubles spécialement affectés à cet emploi. Mais il n'en serait pas de même des usines, bureaux ou dépôts installés par exemple au rez-de-chaussée d'immeubles dont les autres étages sont affectés à des habitations privées, ni des écuries ou des magasins installés en dehors du domaine public. En ce qui concerne particulièrement la production d'énergie électrique, on exige souvent des installations spéciales, quand la force motrice ne peut pas être empruntée à une distribution publique desservant la région, de telle sorte que d'une manière ou de l'autre, la fourniture de la force par un service public soit assurée à toute époque.

Pour tous les tramways, en fin de concession, l'administration peut, au lieu de prendre possession de la ligne, exiger son enlèvement et la remise des voies publiques en bon état d'entretien, aux frais du concessionnaire.

D'après les cahiers des charges des grandes compagnies, celles-ci gardent en fin de concession la propriété du matériel roulant, de l'outillage et des approvisionnements, que l'Etat a le droit de reprendre à dire d'experts; il est *tenu*, d'ailleurs, *de les racheter* au prix fixé par une expertise, si la compagnie le requiert. D'après le cahier des charges type des chemins de fer d'intérêt local et des tramways, cette même reprise est *facultative* pour les départements et ne peut pas leur être imposée.

Le rachat du matériel, acquis au moyen d'un capital qui a dû être amorti pendant la concession, et qui souvent l'a été grâce au concours financier de l'Etat ou des départements, constitue une sorte de prime dont bénéficient les actionnaires. Aussi l'a-t-on supprimé dans quelques concessions récentes, en stipulant le retour gratuit du matériel en fin de concession, jusqu'à concurrence de la portion de ce matériel qui a été acquise au moyen du capital

pour lequel des annuités ou une garantie avaient été allouées à la compagnie.

Sans que ce retour gratuit soit stipulé au cahier des charges, pour les réseaux garantis d'intérêt général, les conventions financières exonèrent l'Etat, en totalité ou en partie, du paiement du matériel, dans le cas où il reste créancier de la compagnie, à la fin de la concession, en raison des avances faites par lui du chef de la garantie. Le matériel roulant constitue le *gage* de sa créance, et le prix qu'il faudrait payer, pour sa reprise, se compense avec cette créance, jusqu'à due concurrence. Il résulte de cette clause que, même dans le cas où une compagnie aurait perdu l'espoir de se libérer entièrement de sa dette avant la fin de sa concession, elle resterait intéressée à la réduire autant que possible, pour disposer finalement d'une partie aussi forte que possible de la valeur de son matériel.

D'après les conventions de 1859, l'Etat n'avait pas d'autre gage que le matériel roulant, pour le remboursement de sa créance conditionnelle, et si ce gage était insuffisant, le surplus de la dette devait se trouver éteint sans avoir été remboursé. Cette situation subsiste pour quatre des grandes compagnies. Mais celles de l'Orléans et du Midi, dans le procès relatif à la durée de la garantie, ont soutenu que toutes les clauses des conventions antérieures, sur la matière, avaient été abrogées en 1883. Dans ce système, la créance de l'Etat, vis-à-vis de ces deux compagnies, serait rentrée sous le régime du droit commun : tant que la concession dure, les conditions de remboursement sont réglées par la convention de 1883; mais si elle prenait fin, par expiration ou par rachat, l'Etat aurait pour gage la totalité de l'actif que son débiteur pourrait posséder (en dehors du revenu dont l'Etat lui-même est garant et qui constitue, comme nous le verrons, le prix minimum du rachat), c'est-à-dire le domaine privé et les réserves diverses des actionnaires.

Pour les chemins d'intérêt local et les tramways, l'affec-

tation du matériel roulant au remboursement des subventions données sous la forme de garanties n'est généralement pas stipulée, et ces subventions ne sont remboursables que sur les recettes excédant 6 0/0 du capital.

La concession peut prendre fin avant le terme convenu, par suite de la *déchéance* prononcée contre le concessionnaire, en raison de l'inexécution de ses engagements. Le droit de la prononcer, après mise en demeure, est réservé au ministre, même pour les lignes d'intérêt local, chemins de fer ou tramways. Un recours contentieux est ouvert devant le conseil de préfecture, en cas de fausse interprétation des clauses du cahier des charges qui régissent la déchéance. Pour les lignes d'intérêt local, en vertu d'une disposition exceptionnelle de la loi, le recours est porté directement au Conseil d'Etat.

La déchéance est encourue pour tout manquement grave aux obligations concernant la construction et l'exploitation de la concession. L'inexécution de l'obligation de se substituer une société anonyme, quand elle est imposée au concessionnaire, entraînerait la même sanction. Il en est autrement de la fausse application des conventions financières, puisque celles-ci donnent lieu à règlement des comptes par la voie contentieuse.

La *faillite* n'est pas une cause de déchéance, si elle n'empêche pas l'exploitation de se poursuivre; mais une approbation reste nécessaire pour autoriser le changement de concessionnaire, dans le cas où la liquidation de l'actif de la compagnie insolvable conduirait à vendre la concession.

En cas de déchéance, il est procédé à la *mise en adjudication de la ligne*, ou des travaux déjà exécutés; le prix de l'adjudication est versé au concessionnaire évincé, et l'adjudicataire lui est substitué dans toutes ses obligations. Si, malgré deux tentatives d'adjudication, aucune offre n'est présentée par un soumissionnaire agréé par l'administration, tous les ouvrages exécutés et les maté-

riaux approvisionnés font purement et simplement retour à l'autorité concédante. Les cahiers des charges des lignes d'intérêt local dispensent même de toute tentative d'adjudication, lorsque la déchéance est encourue pour retards prolongés, avant tout commencement des travaux.

Lorsqu'il s'agit de lignes terminées dont l'exploitation est interrompue, l'administration peut commencer par assurer le service public au moyen de la mise sous *séquestre*. Si, dans les trois mois, la compagnie ne justifie pas qu'elle soit en état de reprendre l'exploitation, la déchéance est prononcée, et l'on procède à l'adjudication comme il est dit ci-dessus.

Les articles relatifs à la déchéance sont muets sur le *matériel roulant*. On a admis, en pratique, qu'il devait être payé à dire d'experts, comme en fin de concession.

Les conventions financières ne disent pas ce qu'il advient, en cas de déchéance, des *subventions et garanties* dues à la compagnie déchue, et le cahier des charges des lignes d'intérêt général est muet à ce sujet. D'après le règlement d'administration publique sur les tramways (annexe XXI, art. 41) et le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt local (annexe XXIII, art. 38), le droit aux subventions est mis en adjudication avec la ligne, et la suit dans les mains de l'acquéreur. C'est là une solution qu'on peut admettre, même dans le silence des textes, comme la seule rationnelle : on ne concevrait ni que la compagnie déchue continuât à recevoir des subventions qui sont la contre-partie des engagements qu'elle n'exécute pas, ni que l'Etat ou le département fût libéré de ses promesses, si en définitive, grâce à l'intervention d'un adjudicataire, il obtient l'exécution du service attendu. C'est seulement quand, à défaut d'offres, la concession fait retour à l'autorité concédante, que les promesses de subventions émanant de celle-ci s'éteignent, par une sorte de confusion.

Toutefois, dans tous les cas, les subventions resteraient acquises aux tiers porteurs des titres au service desquels

elles auraient été affectées par *privilège*, en vertu d'une loi spéciale, comme cela s'est fait dans quelques cas.

La déchéance est d'ailleurs une pénalité difficilement applicable, à cause de sa rigueur. Comme elle porte nécessairement sur tout l'ensemble de la concession, on hésite à la prononcer pour des faits concernant une seule des lignes d'un grand réseau. Il est donc sage de prévoir, à côté d'elle, des *pénalités* pécuniaires, pour le cas de retard dans les travaux, par exemple.

L'autorité concédante peut faire cesser volontairement la concession, avant le terme convenu, par le *rachat*. Le principe général qui domine les conditions de cette opération, c'est que le rachat, en évinçant de la gestion d'un réseau un concessionnaire dont la présence entraverait, par exemple, une amélioration utile du service public, doit lui maintenir la situation financière qui lui était acquise.

Le cahier des charges fixe presque toujours la manière de calculer le prix de rachat; sinon, le prix est fixé par une commission arbitrale.

En général, la base adoptée pour le calcul des indemnités est le *revenu net* acquis; on le calcule d'après le résultat des sept dernières années, en éliminant les deux plus mauvaises, et sans pouvoir descendre au-dessous du produit de la dernière année; le prix du rachat est constitué par une annuité égale à ce produit, servie jusqu'à l'époque où la concession aurait pris fin. En outre, le concessionnaire a droit immédiatement aux *remboursements* qui lui eussent été dus en fin de concession, pour le matériel roulant, l'outillage, etc. Il reçoit ainsi, en sus du revenu qui lui était acquis, une somme souvent importante, qui constitue une véritable prime d'éviction et peut être considérée comme compensant la perte des plus-values éventuelles de l'avenir. La reprise du matériel est obligatoire en cas de rachat, même sur les lignes d'intérêt local.

Pour laisser au trafic le temps d'acquérir son développement normal, les premiers contrats n'ouvraient le droit

au rachat qu'après la quinzième année de la concession. Pour les grands réseaux, cette période est écoulée depuis longtemps; mais pour tenir compte, en cas de rachat, des dépenses qui n'ont pas encore produit leur effet utile, les conventions de 1883 réservent aux compagnies le droit de se faire payer les lignes ouvertes depuis moins de quinze ans, d'après leur coût d'établissement, et non d'après leur produit. En outre, l'Etat doit rembourser la dépense des travaux complémentaires effectués dans la même période de quinze ans, sous déduction d'un quinzième par année écoulée depuis leur exécution.

Pour les lignes d'intérêt local, chemins de fer ou tramways, le rachat est possible dès le début de la concession; mais dans les quinze premières années, le prix, au lieu d'être fixé d'après les résultats acquis, doit être évalué par une commission arbitrale. Ce mode d'évaluation permet de tenir compte du fait que le trafic n'a pas atteint son plein développement, dans le cas où le produit net aurait des chances sérieuses de dépasser plus tard le revenu déjà acquis ou garanti.

Si la compagnie rachetée est endettée envers l'Etat du chef de la garantie, au moment du rachat, sa dette *se compense* avec le prix du matériel roulant et de l'outillage, dans les mêmes conditions qu'en fin de concession.

La question de savoir si les *versements* faits, chaque année, *pour la garantie*, entrent dans le produit net qui sert de base au rachat, restait douteuse d'après le texte des anciennes conventions. Les conventions de 1883 l'ont tranchée, pour les quatre compagnies de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans et du Midi, dans des termes qui, quoique différant les uns des autres et laissant place à certaines difficultés de calcul, reviennent, au fond, à décider que l'annuité totale de rachat ne peut pas descendre au-dessous du revenu garanti. Les cahiers des charges-types des lignes d'intérêt local, ainsi que ceux de la plupart des réseaux secondaires, font explicitement entrer les sommes encaissées par la compagnie, du chef de la garantie, dans

le calcul du revenu net qui sert de base au rachat. On a ainsi précisé l'application du principe général, conforme à l'équité et essentiel au crédit des compagnies, d'après lequel le rachat n'est pas un procédé réservé à l'autorité concédante pour se dégager de ses engagements financiers, mais une manière de reprendre possession de voies domaniales, en cas de besoin, à charge de désintéresser les concessionnaires évincés.

Nous ne pouvons, d'ailleurs, aborder ici la discussion des nombreuses difficultés que soulève le calcul du prix de rachat, selon la situation de la dette, des appels à la garantie, du remboursement, du partage des bénéfices, etc.

VIII. Stipulations du cahier des charges au profit de divers services publics; impôts. — Parmi les éléments qui influent sur les résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer, et qui procurent d'autre part à l'Etat des avantages compensant en partie les sacrifices consentis par lui pour leur établissement, il faut compter les obligations qu'un Titre spécial du cahier des charges impose aux compagnies, au profit de divers services publics.

En premier lieu, le droit de circulation gratuit est accordé à tous les agents chargés du *contrôle*, et aussi aux agents des *douanes* et des *contributions indirectes*, dans l'intérêt de la perception de l'impôt. En outre, une disposition particulière met à la charge des compagnies de tout ordre les frais des services organisés pour *contrôler* leur gestion, soit qu'elles les remboursent sur états, soit, ce qui est beaucoup plus fréquent, qu'elles versent, pour y faire face, une somme fixe par kilomètre.

Les *réseaux d'intérêt général de France* sont, de plus, soumis à diverses réductions de tarif représentant, pour eux, une charge plus sérieuse.

Les *militaires et marins* se déplaçant en corps ou isolément, soit pour les besoins du service, soit pour aller

en permission, ne paient que le quart du tarif légal, pour eux, leurs bagages et leurs chevaux. En cas de *mobilisation* ou de *concentration* de troupes ou de matériel de guerre, tous les moyens de transport de la compagnie sont mis à la disposition du gouvernement, à moitié prix.

Les *transports postaux* sont effectués à peu près gratuitement par les chemins de fer. Dans chaque train, deux compartiments de deuxième classe sont mis gratuitement à la disposition de l'administration des postes. Si celle-ci le préfère, elle peut faire remorquer gratuitement un bureau ambulant lui appartenant. Elle a le droit de parcours gratuit pour ses agents en service. Elle fixe chaque jour, à sa convenance, l'horaire d'un train dans chaque sens. Enfin, si elle demande des trains supplémentaires, ou si elle ajoute un second bureau ambulant dans un train, elle ne paie qu'un prix très réduit.

Pour les *télégraphes*, le cahier des charges n'oblige les compagnies qu'à donner à l'Etat toutes facilités pour la pose des fils le long de la voie, et à laisser circuler gratuitement les agents chargés de leur surveillance. Mais l'administration télégraphique profite de ce que la pose des lignes télégraphiques nécessaires à la sécurité de la circulation, sur le chemin de fer, est soumise à son contrôle, et surtout de ce que leur libre emploi, pour les besoins du service commercial, implique une dérogation à son monopole fiscal, pour insérer, dans les arrêtés d'autorisation, des conditions entraînant le transport gratuit de presque tout son matériel et son personnel.

Enfin, le *service pénitentiaire* peut faire circuler ses voitures dans les trains ou requérir des compartiments spéciaux, moyennant des prix réduits.

En *Algérie*, les militaires et marins ne profitent, en général, que d'une réduction de moitié. La poste a droit à la gratuité de ses transports, mais non à un train spécial par jour.

Les *chemins de fer d'intérêt local* sont tous tenus à

diverses prestations pour la commodité des services militaires, pénitentiaires et postaux; mais ils ne doivent de réduction, sur leurs tarifs, que quand des subventions leur sont allouées par l'Etat, et la réduction n'est que de moitié. Les *tramways* n'ont d'obligations que pour assurer le service postal, et doivent être indemnisés de toutes les dépenses supportées de ce chef. Mais, là encore, l'administration télégraphique a réussi à étendre, à son profit, les stipulations du cahier des charges par un détournement de ses pouvoirs de police.

Les diverses obligations énumérées ci-dessus imposent aux chemins de fer des charges assez lourdes, dont nous donnerons l'évaluation dans le chapitre VII (§ 3).

Il faut remarquer qu'en dehors de ces charges spéciales, les chemins de fer et tramways sont soumis à tous les *impôts* de droit commun. Quelques-uns de ces impôts pèsent même sur eux d'un poids particulièrement lourd, en raison du contrôle permanent auquel les soumet leur régime spécial et des obligations spéciales qui leur sont imposées, comme par exemple celle de passer avec leurs clients des contrats de transport écrits et réguliers, sur papier timbré. Nous indiquerons, en étudiant les tarifs et l'exploitation commerciale, les impôts spéciaux qui s'ajoutent aux prix de transports, timbre et impôt sur la grande vitesse, ainsi que les conditions de l'abonnement qui remplace ce dernier pour les tramways urbains.

Les seules faveurs dont jouissent les voies ferrées, au point de vue fiscal, se rapportent aux taxes locales. Elles peuvent se résumer ainsi :

D'abord, les matières employées pour la construction de la voie, ou consommées pour le service des trains des chemins de fer, sont exemptées de droits d'*octroi;* à Paris, l'exemption ne s'applique qu'aux produits métallurgiques, en sorte que les combustibles, par exemple, supportent un droit d'entrée très onéreux. La jurisprudence étend l'exemption des taxes d'octroi aux tramways desservant

plusieurs communes, mais en refuse le bénéfice aux tramways purement urbains.

De plus, en vertu de l'article 34 de la loi du 11 juin 1880, les tramways sont exempts de la *prestation* pour leurs chevaux et voitures.

Enfin, d'après le même article, les tramways ne peuvent être frappés d'aucune *redevance locale* ou droit de *stationnement* qui n'aurait pas été stipulé dans l'acte de concession. D'après un arrêt de cassation du 5 février 1902, cette restriction ne serait opposable qu'à l'autorité concédente, de sorte que l'exploitation des tramways concédés par l'Etat ou les départements pourrait être frappée de charges spéciales et inattendues par une ville.

Ce n'est guère, en pratique, que sur les lignes urbaines que sont perçus des droits de stationnement, fixes ou proportionnels à la recette; ils sont souvent assez lourds, notamment à Paris. Quand ils sont perçus sous la forme d'une taxe fixe annuelle, frappant de la même redevance les voitures employées seulement dans les moments d'affluence exceptionnelle et celles qui servent d'une manière permanente, ils tendent à enlever au service toute élasticité.

La jurisprudence assimile avec raison les tramways aux chemins de fer, et non aux omnibus, pour le mode de calcul de la patente.

CHAPITRE IV

ETABLISSEMENT, RÉGIME ET CONSERVATION DES OUVRAGES

L'établissement des chemins de fer est soumis à toutes les règles de droit concernant l'exécution des travaux publics, et notamment à la législation générale relative à l'expropriation, aux dommages, aux occupations temporaires, aux marchés passés par l'Etat. D'autre part, les chemins de fer font partie du domaine public; la loi du 15 juillet 1845, qui les a rangés dans la grande voirie, leur a rendu applicables (art. 2) les lois et règlements relatifs à la conservation des routes; l'article 37 de la loi du 11 juin 1880 a étendu l'application de ces règles aux tramways. Nous n'avons pas à examiner ici les conséquences de ces dispositions générales, qui n'ont rien de spécial à la matière des chemins de fer et tramways. Nous étudierons seulement, dans les paragraphes ci-après, les lois et règlements qui leur sont particuliers, et les stipulations insérées dans les contrats pour régler les obligations respectives de l'Etat et des compagnies, en ce qui concerne la construction et l'entretien des ouvrages. Ces stipulations font l'objet des deux premiers titres du cahier des charges (annexes VI, XXII et XXIII).

I. Déclaration d'utilité publique et classement. — La déclaration d'utilité publique est prononcée : 1° pour les *chemins de fer d'intérêt général*, par une loi, si leur

longueur dépasse 20 kilomètres; — par un décret délibéré en Conseil d'Etat, si elle est inférieure à ce chiffre (loi du 27 juillet 1870, annexe I); 2° pour les *chemins de fer d'intérêt local*, toujours par une loi; 3° pour les *tramways*, toujours par un décret (loi du 11 juin 1880, annexe XIX).

La *distinction* à établir entre ces trois sortes de lignes est donc importante, à ce point de vue comme à divers autres. Or, le seul critérium légal, c'est la qualification donnée par l'acte qui a ordonné l'exécution des travaux. Un chemin de fer ayant le même tracé peut, suivant le but auquel il est destiné, suivant les conditions dans lesquelles il sera établi, concédé ou exploité, recevoir le caractère de ligne d'intérêt local ou celui de ligne d'intérêt général. Une ligne établie partie en empruntant des voies publiques préexistantes, partie sur plate-forme spéciale, peut être qualifiée soit chemin de fer, soit tramway, selon l'importance respective des sections offrant l'un ou l'autre caractère. D'après un avis du Conseil d'Etat du 6 août 1884, le classement comme tramway impliquerait l'obligation de laisser accéder, sinon les voitures ordinaires, au moins les piétons, sur les parties en déviation; mais le plus souvent, en pratique, cette facilité d'accès n'est pas ménagée pour les déviations étendues.

On appelle *chemin de fer industriel* une ligne destinée à desservir spécialement un établissement industriel et concédée à son propriétaire. Pour justifier la déclaration d'utilité publique, en ce cas, on stipule, dans le cahier des charges, l'établissement immédiat ou éventuel d'un service public. La déclaration d'utilité publique est prononcée dans les mêmes formes que pour les lignes d'intérêt général. Toutefois, d'après la loi du 27 juillet 1880, pour les chemins de fer *miniers*, la déclaration d'utilité publique est toujours prononcée par décret, et elle peut l'être sans obligation de service public; un arrêté préfectoral suffit même pour autoriser l'établissement des lignes qui ne sortent pas du périmètre de la concession minière et qui ne modifient pas le relief du sol.

Le *classement* de nombreuses lignes, comme chemins de fer d'intérêt général, a été prononcé par diverses lois, avant toute déclaration d'utilité publique. Cette disposition met naturellement obstacle à ce qu'un acte du gouvernement ordonne ensuite l'exécution de la ligne à un autre titre; c'est son seul effet légal.

Nous rappelons, d'ailleurs, que toute ouverture de crédit pour travaux, ou toute allocation de garantie sur le budget de l'Etat, ne peut résulter que d'une loi. Cependant, pour les tramways, la loi du 11 juin 1880 a autorisé l'allocation, par décrets, de subventions sur les fonds de l'Etat, dans les limites que nous avons indiquées précédemment, page 73.

Les *formalités* préalables à la déclaration d'utilité publique n'ont rien de spécial, lorsqu'il s'agit de chemins de fer, c'est-à-dire de voies établies sur une plate-forme spéciale; nous devons seulement rappeler que le tarif maximum dont la perception sera autorisée, constitue une des pièces essentielles de l'enquête. (Voir annexe II.)

L'ouverture de l'enquête est ordonnée par le ministre, pour les chemins de fer d'intérêt général ou pour les tramways concédés par l'Etat, et par le préfet pour les autres lignes. Toutefois, une circulaire du 9 octobre 1899 a autorisé les préfets à mettre à l'enquête les projets de tramways qui ne paraissent pas devoir soulever de difficultés, même quand le droit de faire la concession appartient à l'Etat en vertu des règles que nous exposerons dans les paragraphes suivants.

Lorsque le *sol des voies publiques* doit être emprunté, l'*enquête* se fait suivant des formes spéciales, déterminées par le décret du 18 mai 1881 (annexe XX). On soumet, notamment, à cette enquête, pour toutes les traverses de lieux habités, un plan à l'échelle de 0,005 pour 1 mètre, dressé dans la forme des plans d'alignements, indiquant les noms des propriétaires riverains et la zone qui sera occupée par le passage du matériel roulant, de manière à

permettre d'apprécier la gêne qui en résultera pour l'accès des maisons. Il suit de là qu'une nouvelle enquête serait nécessaire, si l'on voulait apporter ultérieurement à l'emprise des voies et du matériel, dans ces traverses, des modifications de nature à empêcher, par exemple, le stationnement des voitures devant certains immeubles.

D'après le décret spécial de 1881, les pièces sont déposées, pendant un mois, à la mairie de la commune, ou à celle du chef-lieu de chaque canton intéressé si plusieurs communes doivent être traversées. Une commission de 7 à 9 membres siège soit dans la commune, soit au chef-lieu de l'arrondissement (si la ligne intéresse plusieurs communes d'un même arrondissement), soit au chef-lieu de chaque département traversé. Les chambres de commerce, les conseils municipaux des communes traversées et les conseils généraux des départements donnent leur avis, qui est transmis, avec celui des ingénieurs et du préfet, à l'autorité dans le domaine de laquelle la ligne doit rentrer.

Le dossier ainsi constitué sert à déclarer d'utilité publique la construction des parties de la ligne en déviation, en même temps que la pose des rails sur les voies préexistantes dont l'emprunt a motivé ces formes spéciales. Lorsque la déviation ne porte que sur un chemin vicinal, les indemnités sont fixées par le petit jury.

Le tracé des chemins de fer d'intérêt local ou des tramways projetés, étudié par les ingénieurs locaux, ou par les demandeurs en concession sous le contrôle de ces ingénieurs, est arrêté par le conseil général ou par le conseil municipal, lorsque la ligne se rattache au domaine public départemental ou municipal, conformément aux distinctions que nous indiquons au paragraphe II ci-après. Mais avant que la loi ou le décret intervienne, le projet doit être soumis au conseil général des ponts et chaussées. (Art. 2 de la loi du 11 juin 1880.)

Les voies ferrées établies sur les quais des fleuves, des canaux et des ports maritimes, étant posées sur des voies

accessibles au public, sont assimilées légalement aux tramways, lors même qu'elles constituent les dépendances des grands réseaux, et qu'elles sont, à ce titre, exécutées financièrement comme travaux complémentaires.

II. Domanialité. — La déclaration d'utilité publique permet d'acquérir par expropriation les terrains où seront établies toutes les dépendances nécessaires à l'exploitation du chemin de fer. Ce mode d'acquisition ne suffirait pas, à lui seul, pour entraîner le classement de ces dépendances dans le domaine public. Mais toutes les *annexes* nécessaires pour assurer le fonctionnement régulier du service public prennent le même caractère que la voie dont elles dépendent. C'est le cas, notamment, des gares et de leurs accès, des magasins, consignes, buffets, des dépôts de matériel et des ateliers qui en sont connexes, des maisons et jardins des gardes-barrières, des logements réservés aux agents dont la présence est nécessaire à toute heure, etc.

Restent, au contraire, en dehors du domaine public, les constructions qui, bien qu'affectées au service du chemin de fer, n'en sont pas nécessairement solidaires, telles que bâtiments d'administration, cités ouvrières, hôtels terminus, ateliers spéciaux pour la construction ou la réfection du matériel neuf que la compagnie pourrait confier à des industriels au lieu de s'en charger elle-même, etc. Ni le fait que la dépense d'achat ou de loyer de ces édifices se rattache financièrement aux comptes de la garantie d'intérêts, ni celui qu'ils doivent faire retour gratuitement à l'autorité concédante à l'expiration de la concession, ni celui que les terrains occupés ont été acquis par expropriation, n'impliquent la domanialité. Mais si ces dépendances sont matériellement *englobées* dans les parties de la concession qui, par leur nature, font partie du domaine public, elles se trouvent, par cela même, incorporées à ce domaine.

Pour les *tramways*, la distinction entre celles des dépen-

dances qui font partie du domaine public et celles qui n'en font pas partie est encore plus délicate. Elle se présente comme une question de fait, susceptible de solutions diverses, car la plupart des services de l'exploitation peuvent être installés, suivant les cas, tantôt soit sur des dépendances de la voie publique, tantôt en dehors, dans des édifices privés.

Les *chemins de fer d'intérêt général* font partie du domaine public national. Il en est de même des chemins de fer *industriels*, à l'exception toutefois de ceux des chemins miniers qui ne doivent être ouverts au service public ni dans le présent, ni dans l'avenir, et qui par suite gardent le caractère de propriétés privées.

Les *chemins de fer d'intérêt local* font presque tous partie du domaine public départemental. Cependant, une commune peut en établir pour ses besoins propres, et ils dépendent alors du domaine public municipal.

Les *tramways* font partie du domaine public national, quand ils empruntent sur une partie de leur parcours, même minime, des voies dépendant de ce domaine; il va de soi d'ailleurs qu'une simple traversée ne constitue pas un emprunt d'une voie nationale. Les tramways qui ne suivent aucune voie dépendant de l'Etat font partie du domaine public départemental, s'ils empruntent le sol soit de routes départementales, soit de chemins vicinaux de grande communication ou d'intérêt commun, ou encore s'ils s'étendent sur le territoire de plusieurs communes. Enfin, ils rentrent dans le domaine public municipal, s'ils remplissent la double condition de n'occuper que des chemins vicinaux ordinaires, des chemins ruraux ou des rues, et de ne pas sortir du territoire de la commune; on admet, cependant, que cette dernière condition est suffisamment respectée, si la voie ne sort du territoire communal que sur une étendue minime, et dans la mesure strictement nécessaire pour aller se raccorder à un réseau préexistant auquel la commune veut se relier. A Paris, tous les

tramways dépendent du domaine public national, à raison de la confusion de fait qui existe entre les voies nationales et les voies municipales.

La pratique tend de plus en plus à abandonner aux autorités locales la direction des affaires concernant les tramways, même lorsqu'ils se rattachent au domaine public national, en raison du caractère essentiellement local des intérêts qu'ils desservent.

A toute époque, une voie peut être *distraite*, par une loi, du domaine public départemental ou communal, pour être *classée* dans celui de l'Etat. Les indemnités auxquelles peut avoir droit le département ou la commune sont fixées par un règlement d'administration publique; en fait, quand le cas s'est présenté, il a toujours été décidé qu'il n'y avait pas lieu à indemnité, ces lignes étant généralement une charge, plutôt qu'une source de bénéfices.

Si le concessionnaire est évincé dans ce changement de situation, il a droit à une indemnité liquidée comme dans le cas d'un rachat effectué par l'autorité concédante.

III. Concessions et rétrocessions. — Le droit de concéder une ligne appartient à l'autorité de qui elle relève, au point de vue domanial, sous réserve d'une approbation donnée dans la même forme que la déclaration d'utilité publique.

La concession est presque toujours accordée de gré à gré, ou quelquefois sur une sorte d'adjudication restreinte, à laquelle ne participent que les maisons choisies dont l'Administration a provoqué les offres concurrentes.

Une pratique, à laquelle il n'a été dérogé que très exceptionnellement, subordonne la déclaration d'utilité publique des réseaux départementaux ou communaux à la présentation simultanée d'un contrat de concession, ou tout au moins d'affermage. L'exploitation en régie, par les autorités locales, n'a pour ainsi dire jamais été admise jusqu'ici par les pouvoirs publics, en raison de sa complication et des aléas qu'elle comporte.

D'un autre côté, ce n'est que par exception que l'Etat concède directement à une compagnie les tramways qui, en vertu de la loi, dépendent de son propre domaine public. Comme ces réseaux répondent, en fait, à des besoins purement locaux, le gouvernement prend rarement l'initiative de leur établissement, et il ne donne guère suite aux projets étudiés par les départements ou les villes que quand ceux-ci en assument la responsabilité, en demandant la concession, qu'ils rétrocèdent en même temps à un particulier ou à une compagnie. A Paris seulement, en raison des difficultés qu'entraîneraient les engagements existant entre la ville et la Compagnie des omnibus, l'Etat, depuis quelques années, concède directement les tramways ; en procédant ainsi, il prend, en apparence, la responsabilité du tracé des lignes et du choix des concessionnaires, tandis qu'en réalité, il ne fait que sanctionner les combinaisons préparées par le conseil municipal, s'il n'y voit pas d'empêchement grave.

La coexistence d'un département ou d'une ville concessionnaire et d'une compagnie rétrocessionnaire n'est pas sans soulever quelques difficultés de droit assez délicates. En principe, le concessionnaire, s'étant substitué le rétrocessionnaire dans tous ses droits et obligations, s'efface entièrement. La compagnie gère librement l'entreprise, et traite directement avec l'Etat toutes les affaires courantes sur lesquelles l'autorité concédante doit statuer, à moins que le département ou la ville, concessionnaire principal, ne se soit formellement réservé un droit d'intervention, par l'acte de rétrocession ; cette intervention ne saurait d'ailleurs être fréquente, sans nuire beaucoup à l'expédition rapide des affaires. Mais le concessionnaire principal, subsidiairement responsable à défaut du rétrocessionnaire, pourrait reparaître, si celui-ci cessait de remplir ses obligations. Si, par exemple, le rétrocessionnaire encourrait la déchéance, elle serait prononcée contre lui seul, dans le cas où le concessionnaire se déclarerait prêt à reprendre l'exploitation. On doit conclure de là que

le concessionnaire pourrait intervenir, sans attendre que la déchéance soit prononcée, si le rétrocessionnaire compromettait gravement la conservation de la chose commune et que les mises en demeure préalables à la déchéance devraient être adressées simultanément à l'un et à l'autre.

En tout cas, les litiges qui peuvent surgir entre eux sont de la compétence du conseil de préfecture, comme ceux qui surgiraient entre l'un d'eux et l'autorité concédante.

Les conditions de la concession ne peuvent être *modifiées* que par l'autorité concédante, et dans les formes où la concession a été approuvée. S'il existe un concessionnaire et un rétrocessionnaire, l'assentiment de tous les deux est indispensable.

Nous avons vu que toute cession de la concession est, de même, subordonnée à l'approbation de l'autorité concédante. En général, quand le concessionnaire ou le rétrocessionnaire primitif d'une ligne se substitue à une société anonyme, on stipule qu'il restera *solidairement responsable* avec elle, au moins pendant dix ans. Cette solidarité ne peut guère se traduire par des charges pécuniaires que dans le cas d'une mise sous séquestre, qui est toujours une mesure provisoire; c'est, en effet, à peu près le seul cas où l'administration puisse poursuivre, sur un concessionnaire, le recouvrement forcé de dépenses faites pour son compte. En dehors de cette hypothèse, la seule mesure coercitive prévue est la déchéance; la solidarité aurait donc à peu près pour seul effet d'obliger l'administration qui la poursuivrait contre une compagnie, à la poursuivre en même temps contre son fondateur, — d'où résulterait, pour celui-ci, le droit de reprendre la gestion de l'affaire, afin d'y échapper.

L'article 10 de la loi du 11 juin 1880 décide, pour les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, que tout changement de concessionnaire, cession ou fusion de concessions, reprise de l'exploitation directe d'une ligne con-

cédée, relèvement des tarifs au-dessus du maximum fixé au cahier des charges, doit être approuvé par décret délibéré en conseil d'Etat. Le deuxième alinéa de cet article paraît donner plein pouvoir à l'autorité concédante, pour toutes autres modifications; mais il est clair que cette clause doit être entendue seulement des modifications qui peuvent être apportées aux projets des travaux ou au régime d'exploitation, sans déroger aux stipulations insérées dans les textes approuvés par la loi ou par le décret prononçant la déclaration d'utilité publique : les autorités locales ne peuvent, en effet, modifier ce qui a été arrêté par les pouvoirs publics, sous leur forme la plus haute, et l'examen que font ceux-ci des conditions de la concession serait une formalité frustratoire, si ce qu'ils ont arrêté pouvait être transformé sans leur concours.

Nous rappelons que la concession ne crée aucun droit de propriété sur le chemin de fer, qui ne peut être ni vendu, ni hypothéqué. Au contraire, le matériel roulant est, à moins de stipulation spéciale, la propriété du concessionnaire; il en résulte qu'il peut être saisi, quand il n'appartient pas à l'Etat.

On appelle *concession éventuelle* la concession d'une ligne non déclarée d'utilité publique. Ces concessions ne sont jamais accordées que comme accessoires d'une concession ferme. Généralement, aucun engagement n'est pris, en ce qui concerne la date future de la déclaration d'utilité publique; le contrat implique seulement, pour la compagnie, le droit et l'obligation d'exécuter la ligne, aux conditions de son cahier des charges, lorsque cette déclaration sera prononcée. Il est prudent, dans l'intérêt des deux parties, de limiter la durée de cet engagement, qui est d'ailleurs rarement admis pour les chemins de fer d'intérêt local et les tramways.

IV. Conditions techniques d'établissement des lignes. — Les conditions d'exécution des ouvrages sont

définies dans le titre Ier du cahier des charges. On y trouve, à la fois, les *règles générales* qui s'appliquent à la construction de toutes les lignes, et les *conditions spéciales* qui caractérisent chacune d'entre elles, au point de vue technique. Pour les tramways, les prescriptions générales ont été réunies dans le titre Ier du décret du 6 août 1881, modifié en 1900, ce qui allège le cahier des charges.

Parmi les *règles spéciales*, nous devons mentionner, en première ligne, celles qui définissent la *largeur de la voie*. L'écartement des bords intérieurs des rails est généralement fixé soit à $1^{m},44$ *(voie normale)*, soit à 1 mètre ou exceptionnellement à $0^{m},75$ ou $0^{m},60$ *(voie étroite)*.

Le *gabarit* du matériel, la largeur des entre-voies, les dimensions de la plate-forme et le poids des rails se règlent en conséquence. Pour les tramways, la largeur maxima du matériel est limitée, pour chaque type de voie, par le règlement d'administration publique de 1881-1900.

Le maximum des *déclivités* est fixé également par le cahier des charges, en tenant compte de la fréquentation probable de la voie. Réduit à 5 ou 10 millimètres par mètre sur les grandes lignes, il monte à 20 ou même 30 millimètres sur les lignes secondaires ou en pays difficile. Quand on dépasse sensiblement ce dernier chiffre, on est amené à recourir à des modes spéciaux de traction : à crémaillère, funiculaire, etc.

Le rayon minimum des *courbes* qui raccordent les alignements droits est de 500 mètres sur les grandes lignes; il peut descendre à 300 mètres ou 200 mètres avec la voie normale, à 100 mètres et au-dessous avec les voies étroites. La longueur des sections planes ou rectilignes qui doivent séparer des pentes ou des courbes de sens inverse est également définie par le cahier des charges.

Les lignes secondaires s'établissent à *voie unique*. Pour les grands réseaux, le cahier des charges impose l'acquisition des terrains pour *deux voies*. Les ouvrages d'art et les terrassements peuvent être établis provisoirement pour

une voie, mais la pose de la deuxième voie est obligatoire, lorsque l'administration reconnaît qu'elle devient nécessaire pour les besoins du trafic. Un grand nombre de lignes ont dû être doublées, pour rendre possibles les transports militaires en cas de mobilisation, longtemps avant que le trafic l'eût exigé. En vue de ce cas, les conventions stipulent assez souvent que le doublement de la voie pourra être imposé à la compagnie à toute époque, mais que l'Etat supportera l'intérêt et l'amortissement de la dépense, tant que la recette n'atteindra pas 35,000 francs par an; ce chiffre constitue donc une évaluation forfaitaire du trafic qui exigerait le doublement. Il a été réduit à 30,000 francs, pour le réseau du Nord, par une convention de 1901 (annexe XIII-B).

Parmi les *prescriptions générales* nous devons principalement signaler les suivantes :

Le constructeur du chemin de fer doit rétablir les communications interceptées, en établissant un nombre suffisant de ponts au-dessus du chemin de fer *(passages supérieurs*, indiqués souvent par la désignation P. S.) de ponts sous rails *(passages inférieurs*, P. I.) ou de *passages à niveau* (P. N.); les chemins publics dont l'importance ne justifierait pas un passage spécial sont déviés, pour être raccordés à un chemin conduisant à une traversée.

Lorsqu'une voie publique est traversée à niveau ou empruntée longitudinalement par la voie ferrée, les rails doivent être encastrés dans le pavage ou dans l'empierrement, sans saillie ni dépression. Pour les tramways, la largeur des ornières est limitée par un maximum, la largeur des *zones libres* à réserver des deux côtés de la voie par un minimum : il doit y avoir, au moins, d'un côté une largeur de chaussée libre de $2^m,60$, permettant le stationnement des voitures, et de l'autre une largeur de $1^m,40$, entre le matériel (toutes saillies comprises), et les limites des propriétés riveraines, permettant à un piéton de se garer. Dans les parties en déblai d'au moins $0^m,50$, ou en

remblai, une largeur de $0^{m},75$ doit être ménagée entre le matériel et l'arête de la plate-forme de la voie.

L'*écoulement des eaux* doit également être assuré par des ponts et aqueducs en nombre suffisant.

Le législateur a cru devoir sauvegarder, par des dispositions pénales spéciales, les intérêts de la viabilité, de la navigation et de l'écoulement des eaux. Quand une compagnie ne se conforme pas, à cet égard, aux prescriptions de son cahier des charges et des décisions administratives rendues pour son exécution, elle n'encourt pas seulement l'application des clauses pénales inscrites dans le contrat, elle commet une *contravention de grande voirie*. Le titre II de la loi du 15 juillet 1845 punit cette contravention d'une amende de 300 à 3,000 francs, en outre du paiement des frais faits pour réparer d'office le dommage.

La loi du 15 juillet 1845 et les premiers cahiers des charges obligeaient à poser des *clôtures* tout le long de la voie, et des barrières à tous les passages à niveau. Diverses lois postérieures ont prévu que des dérogations pourraient être autorisées à ces règles, inutilement dispendieuses sur les lignes secondaires. Mais les dispenses accordées restent toujours révocables, dans l'intérêt de la sécurité publique (annexe IV-B).

V. Approbation des projets et exécution des travaux. — Les études et les travaux de chemins de fer peuvent être exécutés soit par les ingénieurs de l'Etat, des départements ou des communes, soit par les concessionnaires. Pour l'exposé des règles à suivre dans l'instruction des affaires, nous nous placerons dans cette dernière hypothèse, qui est à la fois la plus fréquente et la plus complexe. Les simplifications qui résultent du fait que l'administration dirige parfois les travaux, au lieu de les contrôler, s'aperçoivent aisément.

Le concessionnaire dresse, conformément aux règles générales résumées ci-dessus, les projets des travaux, qui sont ensuite examinés par le service du contrôle. Ils sont

approuvés par le ministre des Travaux publics, s'il s'agit de voies du domaine public national. Pour les voies départementales, les projets d'ensemble sont approuvés par le conseil général; pour les voies communales, ils le sont par le conseil municipal, dont la délibération est soumise à l'approbation du préfet.

Dans ces deux derniers cas, le préfet approuve seul les projets de détail. L'approbation du ministre reste nécessaire : 1° pour les déviations des voies nationales; 2° pour les lignes interdépartementales, en cas de désaccord des conseils généraux.

Le nombre et l'emplacement des stations, ainsi que les dispositions des voies d'accès qui doivent les relier aux routes et chemins préexistants, sont fixés dans les mêmes conditions, après une enquête spéciale, dont les formes ont été réglées par une circulaire ministérielle du 15 janvier 1854 (annexe II-C). L'*enquête des stations* est ouverte dans chacune des communes où une station est projetée; les conseils municipaux de toutes les autres communes intéressées doivent aussi en délibérer; une commission d'enquête donne son avis sur les observations formulées dans chaque arrondissement.

Ce n'est que dans des cas exceptionnels que le cahier des charges détermine d'avance l'emplacement des stations. Pour les tramways, il doit indiquer s'ils pourront s'arrêter en tous les points du parcours, ou seulement en des points déterminés.

Pour les grandes lignes de chemins de fer, *l'avant-projet*, antérieur à la déclaration d'utilité publique, ne fixe ordinairement que la direction générale. Par suite, avant de dresser les projets d'exécution, on fait un *projet de tracé et terrassements*, qui détermine exactement l'emplacement et le profil de la ligne. C'est sur ce projet que s'ouvre l'enquête des stations, et c'est après qu'il a été statué sur les résultats de cette enquête que sont dressés les *projets d'exécution*, servant de base aux enquêtes parcellaires et aux adjudications.

Au contraire, pour les tramways, en vertu des règles relatives à l'enquête qui précède la déclaration d'utilité publique, l'avant-projet comporte nécessairement des détails assez précis pour que les projets d'exécution en diffèrent fort peu. C'est ce qui explique que le ministre des Travaux publics ait cru pouvoir, par une circulaire du 1er juillet 1896, déléguer au préfet l'approbation des projets d'exécution des tramways concédés par l'Etat, quand ils ne diffèrent pas notablement de l'avant-projet.

Le ministre des Travaux publics ou le préfet a qualité pour approuver les installations électriques concernant les chemins de fer, comme le reste des projets. Au contraire, pour les tramways, la loi du 25 juin 1895 (art. 5) soumet ces installations à l'approbation du ministre des Postes et Télégraphes, après conférence entre les agents de son administration et le service du contrôle. L'administration des Postes subordonne son approbation à la signature des conventions par lesquelles les Compagnies s'engagent à supporter des dépenses assez importantes, pour prévenir tout trouble qui pourrait être apporté, par les phénomènes d'induction, dans les transmissions télégraphiques ou téléphoniques de la région.

L'autorité qui *approuve* les projets a un pouvoir discrétionnaire, pour prescrire les *modifications* qu'elle juge nécessaires, non seulement dans l'intérêt de la sécurité publique, mais aussi afin que la ligne réponde bien aux besoins en vue desquels elle est construite, conformément aux prescriptions générales du cahier des charges.

Ces prescriptions, annexées à la déclaration d'utilité publique, en constituent en quelque sorte les conditions légales. Il ne pourrait y être dérogé, même par un accord entre l'administration et le concessionnaire, que si les textes autorisaient certaines dérogations aux règles générales, en cas de nécessité. En fait, ces dérogations exceptionnelles sont toujours prévues, en ce qui concerne les conditions relatives aux rampes, aux courbes, etc.

En cas de désaccord entre l'administration et le conces-

sionnaire sur la question de savoir si les décisions relatives à l'approbation des projets sont bien conformes au contrat, il est statué par le conseil de préfecture.

L'autorité qui approuve les projets *épuise* son droit en rendant sa décision. Les ouvrages approuvés ne peuvent plus être modifiés que d'accord avec le concessionnaire, à moins que des réserves explicites n'aient été formulées dans la première décision. Il a été jugé, notamment, que le ministre ne pouvait plus prescrire l'établissement d'une station supplémentaire, après avoir statué sur les résultats de l'enquête des stations.

Le ministre, quand il a ainsi épuisé son droit, n'a plus à intervenir que pour autoriser les travaux complémentaires dont le concessionnaire proposerait l'exécution. Toutefois, il pourrait toujours ordonner les travaux nécessaires, si l'intérêt de la *sécurité publique* était en jeu, comme nous l'exposerons ci-après, page 111, en traitant de l'exploitation technique. En outre, le concessionnaire est tenu de proposer les travaux nécessaires à l'accomplissement régulier des obligations qui lui incombent, par exemple les agrandissements de gares sans lesquels il ne pourrait pas desservir le trafic normal dans les délais légaux. Nous reviendrons, quand nous étudierons l'*exploitation commerciale*, sur cette obligation, et sur le pouvoir coercitif dont est armé le ministre pour le cas où la Compagnie ne s'en acquitterait pas. (Voir page 34.)

Lorsque des travaux publics ultérieurs obligent à *modifier* la ligne, le concessionnaire doit les subir, mais sans qu'il en résulte de frais pour lui. Cette règle s'applique aux tramways, lorsque les modifications sont rendues nécessaires par l'exécution d'ouvrages qui *traversent* la voie concédée. (Art. 42 du décret de 1881-1900.) Mais lorsque les travaux ont pour objet l'amélioration de la voie publique le long de laquelle la voie ferrée est posée, le concessionnaire doit modifier sa ligne à ses frais, si cela est nécessaire, de même qu'il doit subir sans indemnités les

gênes que lui impose l'usage normal de la voie empruntée. (Art. 45.) Il doit aussi subir, en vertu du droit commun, les gênes résultant de l'entretien des canalisations souterraines préexistantes. Mais cette sujétion ne saurait être étendue, de plein droit, aux canalisations nouvelles; à moins de stipulations spéciales, il a droit à être indemnisé du préjudice que lui font subir les travaux d'établissement ou d'entretien de ces dernières. Il doit également subir, mais sans en supporter les frais, les modifications que la pose ultérieure de lignes télégraphiques ou téléphoniques obligerait à apporter à ses transmissions d'énergie électrique, s'il en fait usage.

Le cahier des charges fixe les *délais* impartis pour présenter les projets, pour commencer et terminer les travaux. Les retards prolongés, après mise en demeure, peuvent être une cause de déchéance. Parfois aussi, des pénalités pécuniaires pour retards sont stipulées. Ces pénalités diverses ne seraient pas encourues, si le dépassement des délais provenait de circonstances de forme majeure, ou de retards apportés à l'approbation des projets.

Les travaux doivent être *exécutés*, sous le contrôle permanent de l'administration, suivant toutes les règles de l'art. Les obligations et les droits de la compagnie, au point de vue des servitudes militaires, des expropriations, des indemnités pour dommages, des précautions à prendre dans le voisinage de mines ou de carrières, etc., sont réglés par les principes de droit commun; les diverses clauses du cahier des charges relatives à ces matières n'en sont que l'application.

A mesure que les travaux sont terminés sur une section, il est procédé à une *réception provisoire*, pour permettre, la mise en exploitation. La *réception définitive* n'a lieu qu'après l'achèvement de la ligne et sa visite minutieuse par les ingénieurs du contrôle. Toutes les malfaçons qui seraient constatées doivent être réparées, avant que la réception soit prononcée.

Lorsque les travaux d'une ligne concédée sont effectués par l'Etat, à titre de subvention, il y a lieu, inversement, à une sorte de réception par la compagnie, qui est en droit de s'assurer que les ouvrages qu'on lui remet sont bien exécutés, conformément au contrat (annexe XVIII). En pratique, dans ce cas, pour prévenir les difficultés graves, les projets sont toujours communiqués à la compagnie, avant d'être approuvés, pour qu'elle formule ses observations.

Les *déviations* des chemins, cours d'eau, etc., sont remis au service compétent pour en assurer l'entretien; en cas de refus par ce service, le ministre prononce la remise d'office. Il a été jugé qu'aucune indemnité ne peut être due aux départements ou aux communes, pour les modifications apportées aux voies qui leur appartiennent, si ces modifications sont conformes aux projets approuvés par le ministre, en vertu de son pouvoir discrétionnaire.

Un *plan général* et un *bornage* contradictoire des terrains dépendant du chemin de fer doivent être exécutés par le concessionnaire, à ses frais, et remis au ministre des travaux publics ou au préfet.

VI. Entretien, surveillance et conservation de la voie et des ouvrages. — Les compagnies sont tenues d'assurer l'entretien du chemin de fer et de toutes ses dépendances. L'article 2 du règlement d'administration publique de 1846-1901 et l'article 30 du cahier des charges donnent au ministre des Travaux publics le droit d'y pourvoir d'office et à leurs frais, si elles ne s'acquittent pas de cette obligation. Pour assurer la remise du chemin de fer en bon état, en fin de concession, l'Administration peut, dans les cinq dernières années, saisir les revenus du chemin de fer et les appliquer aux réfections nécessaires.

L'entretien est surveillé par le service du contrôle, qui doit être averti de tout gros travail de réfection.

L'obligation d'entretien s'applique à toutes les *dépendances* du chemin de fer, aux talus, cours de gares, etc.

Les voies d'accès des gares doivent être entretenues par la compagnie, à moins qu'elles n'aient été classées comme routes, chemins ou rues, et remises, à ce titre, à un service de voirie; mais leur classement dans les voies départementales ou communales ne peut avoir lieu qu'avec l'assentiment soit du conseil général, soit du conseil municipal intéressé. L'entretien des passages à niveau et des ponts supérieurs ou inférieurs incombe à la compagnie. Toutefois, pour les ponts, s'ils relient les parties d'une voie publique préexistante situées de part et d'autre du chemin de fer, la chaussée est remise au service de voirie compétent, qui est tenu de l'accepter.

Les concessionnaires de tramways ont à leur charge non seulement l'entretien de la voie et de ses dépendances, mais encore l'entretien de la chaussée entre les rails, dans l'entrevoie, et sur une zone de $0^{m},50$ de chaque côté des rails. Une subvention peut leur être allouée, à raison de l'usure résultant de la circulation des voitures ordinaires; mais le nouveau cahier des charges type ne prévoit plus cette allocation, de sorte qu'elle ne doit être admise, à l'avenir, que dans des circonstances exceptionnelles.

La voie est *visitée*, une ou deux fois chaque jour, par des surveillants spéciaux ou par des agents employés à l'entretien; la surveillance de nuit, peu efficace, est abandonnée aujourd'hui.

Les *passages à niveau* qui desservent des voies importantes sont gardés en permanence et éclairés la nuit. (Art. 4 et 6 du Règl. d'adm. publique de 1846-1901.) Ces passages sont répartis, suivant l'importance de la circulation des trains et de celle des voitures, en diverses catégories, pour chacune desquelles le service est réglé par des arrêtés du ministre des Travaux publics, notamment en ce qui concerne l'ouverture des barrières. Le *classement* de chacun des passages, dans l'une des catégories réglementaires, est prononcé par le préfet.

La loi du 15 juillet 1845 (Art. 2) a rendu applicables aux

chemins de fer les *anciens règlements* concernant la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre. Les infractions sont poursuivies devant le conseil de préfecture, et punies suivant le droit commun en matière de *grande voirie*.

Mais c'est l'autorité judiciaire qui est compétente, lorsqu'il s'agit de réprimer des faits qui n'ont pas eu seulement pour conséquence la dégradation du domaine public, et qui ont pu porter atteinte à la sécurité. Les dégâts causés au chemin de fer et qui auraient eu soit pour but, soit pour effet, d'amener des accidents de chemins de fer, ainsi que les infractions aux règlements spéciaux qui auraient été édictés pour la conservation de la voie, sont réprimées par les dispositions du titre III de la loi du 15 juillet 1845, dans les conditions que nous étudierons ci-après, en même temps que la répression des infractions aux règlements concernant l'exploitation technique (page 113).

VII. Propriétés riveraines et permissions de voirie. — La loi de 1845 (Art. 3) a rendu applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie, en ce qui concerne l'alignement, l'écoulement des eaux, la distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres, les zones de protection pour l'exploitation des mines ou des carrières, etc.

Les articles 5 à 8 instituent, en outre, diverses *servitudes* spéciales. Aucune construction ne peut être établie à moins de 2 mètres du chemin de fer; cette distance se mesure soit de l'arête extérieure du talus de remblai, du talus de déblai, ou des fossés, soit, à défaut de talus, d'une ligne tracée à $1^{m},50$ des rails extérieurs. La zone d'interdiction est portée à 20 mètres pour les couvertures en chaume, meules et dépôts de matières inflammables.

Une autorisation (donnée par le préfet, la compagnie entendue, et toujours révocable) est nécessaire : 1° pour pratiquer des excavations dans le voisinage des remblais dépassant 3 mètres, sur une largeur égale à la hauteur du

remblai; 2° pour faire, dans une zone de 5 mètres, des dépôts de matières non inflammables dont le niveau dépasse celui de la voie. Exception est faite, toutefois, pour les dépôts d'engrais, et pour le dépôt des récoltes pendant la moisson.

Les zones de servitude peuvent être exceptionnellement réduites par décret, après enquête. Elles ne s'appliquent qu'au voisinage de la voie ferrée proprement dite, et non le long des dépendances du chemin de fer où les trains et machines ne circulent pas.

Les contraventions à ces diverses prescriptions sont poursuivies comme en matière de grande voirie et punies d'une amende de 16 à 300 francs. (Art. 11 de la loi de 1845.)

En ce qui concerne les mines, la loi spéciale du 21 avril 1810, modifiée par celle du 27 juillet 1880, donne au préfet le droit de prescrire les mesures nécessaires pour que leur exploitation ne compromette pas la conservation des voies de communication. Ces mesures comportent souvent l'interdiction d'exploiter dans une certaine zone.

L'établissement des servitudes n'ouvre aucun droit à indemnité. Toutefois, les bâtiments préexistants dans les zones qu'elles frappent peuvent être entretenus, et leur suppression en cas de nécessité, prévue par l'article 10 de la loi, devrait donner lieu au paiement d'une véritable indemnité d'expropriation. L'interdiction d'exploiter certaines parties d'une concession de mine, même préexistante au chemin de fer, ne donne plus lieu à indemnité, depuis la loi du 27 juillet 1880.

L'*alignement* doit être demandé pour construire à la limite de la zone de servitude, ou des dépendances du chemin de fer, telles que les cours de gares et les voies d'accès, mais non pour construire le long de la voie, en dehors des zones de servitude. (Circ. du 27 septembre 1855.) Il est délivré par le préfet. L'administration n'a pas, en ce qui concerne les chemins de fer, le droit de modifier par voie

d'alignement les limites du domaine public, comme elle l'a le long des routes et chemins.

Les servitudes du Code civil, pour les jours, plantations, murs mitoyens, ne s'appliquent pas, dans les rapports entre les chemins de fer, dépendances du domaine public, et les propriétés riveraines. Les compagnies sont toujours en droit de clore les cours de gares, les avenues d'accès, etc.; mais d'après la jurisprudence, elles ne peuvent empêcher les riverains d'y prendre des jours.

Les *permissions de voirie*, pour pose de conduites d'eau ou de gaz, de voies industrielles, etc., occupant une partie du sol ou du sous-sol du chemin de fer, ne peuvent être accordées qu'avec l'assentiment de la compagnie, qui perçoit la redevance due par le permissionnaire. Elles sont délivrées par le ministre, quand elles impliquent une modification appréciable des ouvrages, et par le préfet dans le cas contraire, sans que les limites de la compétence respective de ces deux autorités aient jamais été nettement déterminées par aucun texte.

Pour les lignes d'intérêt local, c'est toujours le préfet qui statue, sauf recours au ministre.

Les articles de la loi de 1845 qui instituent les servitudes spéciales énumérées ci-dessus, ont naturellement fait l'objet d'une exception, lorsque l'ensemble de cette loi a été rendu applicable aux *tramways*. (Art. 37 de la loi du 11 juin 1880.) Il suit de là que la pose de voies ferrées ne change rien au régime légal des propriétés riveraines des voies publiques sur lesquelles les rails sont établis.

Les propriétaires doivent, en principe, subir sans indemnité la modification apportée pratiquement aux conditions d'accès de leurs immeubles par la présence du tramway. Il n'en serait autrement que dans le cas où la gêne qui en résulte entraînerait un préjudice exceptionnellement grave, eu égard aux circonstances de fait.

CHAPITRE V

EXPLOITATION TECHNIQUE

Le principe qui domine toutes les dispositions d'ordre technique destinées à assurer la régularité et la sécurité de la circulation sur les chemins de fer, c'est que l'autorité publique a, en ces matières, un pouvoir absolu et discrétionnaire. Les prescriptions qu'elle formule ont le caractère de *mesures de police* intéressant la sécurité publique, et sont obligatoires pour les compagnies comme pour le public. Le seul droit des compagnies est, en général, de présenter des propositions ou d'être entendues en leurs observations, avant qu'il soit statué définitivement. Même lorsque l'initiative des prescriptions à édicter leur appartient, il peut être passé outre, si elles ne présentent pas des propositions dans le délai qui leur est imparti (Règl. d'administration publique de 1846-1901, art. 64); le ministre y supplée d'office. De même, si le ministre reconnaît que des changements doivent être apportés à certains ouvrages dans l'intérêt de la sécurité de la circulation, il peut, à toute époque, en ordonner la modification par mesure de police.

Ce n'est que par une exception rare, que les contrats contiennent des clauses limitant les obligations qui peuvent être imposées de ce chef aux compagnies. Aujourd'hui, on écarte ces clauses de tous les cahiers des charges, comme portant sur des matières qui ont pour caractère essentiel de n'être pas contractuelles. Lorsque les

compagnies tiennent à être garanties contre les conséquences pécuniaires de certaines exigences, elles peuvent stipuler que l'autorité concédente les indemnisera le cas échéant, mais non se soustraire à l'obligation de se conformer aux prescriptions édictées par l'autorité investie des pouvoirs de police.

I. Règlements, pénalités et poursuites. — L'article 9 de la loi du 11 juin 1842, reproduit par l'article 33 du cahier des charges type des grands réseaux, prévoit que des *règlements d'administration publique*, rendus la compagnie entendue, détermineront les mesures nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer. L'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 prononce des pénalités pour toute infraction à ces règlements, ainsi qu'aux *arrêtés* pris par les préfets pour leur exécution, sous l'approbation du ministre des Travaux publics; la jurisprudence assimile à ces arrêtés ceux qui sont pris directement par le ministre (voir p. 41).

Le règlement d'administration publique des 15 novembre 1846-1er mars 1901 (annexe V) édicte, par application de ces lois, un assez grand nombre de prescriptions concernant la voie et les stations (Tit. I), le matériel (Tit. II), la composition et la marche des trains (Tit. III et IV). En outre, dans un grand nombre de cas, il renvoie soit à des décisions ministérielles, soit à des règlements édictés par la compagnie et soumis à l'approbation du ministre, qui peut y introduire toutes les modifications qu'il juge utiles. L'article 56 oblige les compagnies à soumettre tous leurs règlements d'exploitation à l'approbation du ministre. L'article 33 du cahier des charges reproduit ce texte, et ajoute que les règlements ainsi rendus sont obligatoires pour le public comme pour les agents des compagnies; les infractions à leurs dispositions sont punies des peines prévues à l'article 21 de la loi de 1845.

Les *ordres de service* et les *consignes* émanant des agents supérieurs des compagnies, et ayant pour objet

d'assurer l'application des règlements généraux, sont simplement communiqués au service du contrôle, qui saisit le ministre en cas de désaccord avec la compagnie; ils ne lient pas le public.

En fait, la plupart des règles de police sont contenues dans des décisions ministérielles rendues sous forme d'arrêtés, de circulaires adressées à toutes les compagnies, ou d'injonctions adressées spécialement à l'une d'elles, soit dans les règlements généraux des compagnies approuvés par le ministre.

Nous devons signaler spécialement une disposition du règlement d'administration publique de 1846-1901, qui donne au ministre le droit d'autoriser, sur les lignes où il est fait usage de l'énergie électrique, toutes les dérogations aux prescriptions générales de ce règlement qui seraient nécessitées par ce mode particulier de traction.

Le règlement de 1846-1901 s'applique aux *chemins de fer d'intérêt local*. Il ne s'applique pas aux *tramways;* mais toutes celles de ses dispositions qui pouvaient leur être étendues ont été reproduites dans le décret des 6 août 1881-13 février 1900, où elles se trouvent réunies avec de nombreuses prescriptions qui, pour les chemins de fer, figurent au cahier des charges. Le rapprochement de ce décret (annexe XXI) et du cahier des charges type des chemins de fer d'intérêt local (annexe XXIII) met bien en relief la confusion trop souvent faite, en pratique, entre le domaine du règlement et celui du contrat.

En dehors de ce point, la seule différence entre le régime des chemins de fer d'intérêt général, d'une part, et celui des chemins de fer d'intérêt local ou des tramways, d'autre part, consiste dans ce fait que, pour ces derniers, l'action du préfet remplace celle du ministre des Travaux publics. Mais le ministre peut toujours être saisi, par voie de recours, comme supérieur hiérarchique.

La *sanction pénale* inscrite dans la loi de 1845, pour les infractions à ces divers règlements, est une amende de

16 à 3,000 francs. En cas de récidive dans la même année, l'amende est doublée, et le tribunal peut, en outre, prononcer un emprisonnement de trois jours à un mois.

En raison de l'importance de la peine, la poursuite a lieu devant le tribunal correctionnel; mais l'infraction garde les caractères légaux d'un *délit contraventionnel*, c'est-à-dire que la pénalité est encourue en raison du fait matériel, sans qu'il y ait lieu de rechercher l'intention, et que les peines se cumulent, en cas d'infractions multiples.

Le titre III de la loi de 1845, applicable aux tramways comme aux chemins de fer, punit de peines plus sévères divers crimes et délits spéciaux portant atteinte à la sécurité publique :

Le mécanicien ou le conducteur garde-frein qui abandonne son poste encourt un emprisonnement de six mois à deux ans. (Art. 20.) Les blessures ou l'homicide par imprudence, lorsqu'ils résultent d'un accident de chemin de fer, exposant l'auteur involontaire de cet accident à des pénalités notablement plus sévères que celles que le Code pénal applique aux mêmes délits dans toute autre circonstance. (Art. 19.) La tentative de déraillement est un crime puni de réclusion; la loi prononce même les travaux forcés, s'il y a eu accident suivi de blessures, et la mort, s'il y a eu mort d'homme. (Art. 16.) Quand le crime est commis par une réunion séditieuse, les chefs de la sédition encourent les mêmes pénalités, même s'ils ne sont pas les auteurs personnels de l'acte. (Art. 17.) La simple menace de déraillement est punie comme un délit. (Art. 18.) La résistance aux agents du chemin de fer, dans l'exercice de leurs fonctions, est punie des peines appliquées à la rébellion par le Code pénal. (Art. 25.)

Conformément au droit commun, les pénalités ne peuvent atteindre que des *personnes*. La loi de 1845 a bien donné, comme nous l'avons vu, à certaines infractions au cahier des charges, le caractère de contravention de grande voirie, pouvant entraîner des condamnations contre les *compagnies*. Mais quand il s'agit des contraventions

relevant de la compétence judiciaire, il faut qu'il y ait un agent personnellement responsable, pour qu'une poursuite puisse être exercée. Par suite, quand la contravention résulte de ce fait que la compagnie ne se conforme pas aux injonctions qui lui sont adressées, bien que celles-ci restent dans les limites des pouvoirs confiés à l'administration par les lois et les règlements, il arrive souvent qu'aucune répression pénale ne peut être exercée; si, en effet, l'exécution des prescriptions administratives ne dépend pas de certains agents individuellement, et nécessite une intervention du conseil d'administration, la force d'inertie opposée par une assemblée dont les résolutions sont anonymes ne peut donner lieu à des condamnations. Un projet de loi a été présenté aux Chambres pour instituer, dans ce cas, des pénalités pécuniaires contre la compagnie, en tant que personne civile.

Les crimes, délits et contraventions prévus par la loi de 1845 sont *constatés*, en vertu de l'article 23, non seulement par les officiers de police judiciaire, mais aussi par les ingénieurs, conducteurs et contrôleurs des ponts et chaussées et des mines, enfin par les agents des Compagnies agréés par l'administration et assermentés. Dans ce dernier cas, les procès-verbaux sont soumis à la formalité de l'affirmation. Ils font foi jusqu'à preuve contraire.

En vertu de la loi du 27 février 1850, les commissaires de surveillance administrative dressent également, en cas d'infractions, des procès-verbaux, en double original, qu'ils adressent directement au procureur de la République et aux ingénieurs. Ceux-ci doivent, en vertu de l'article 4 de la loi, envoyer dans les huit jours au procureur de la République leur avis qui, en raison des questions techniques impliquées dans l'affaire, est un élément essentiel de l'instruction.

II. Matériel et signaux. — L'article 32 du cahier des charges et les titres II, III et IV du Règlement de 1846-1901,

contiennent diverses prescriptions relatives au matériel roulant et aux signaux; toutefois, les prescriptions les plus intéressantes résultent de décisions ministérielles édictées à la suite de divers accidents. Ces décisions déterminent les conditions que doivent remplir les appareils imposés dans l'intérêt de la sécurité. Mais pour ne pas déplacer les responsabilités, ni entraver les progrès techniques, le ministre laisse à chaque compagnie le choix de ces appareils, sauf à elle à justifier que ceux qu'elle propose répondent aux prescriptions administratives.

Tout le matériel est construit après autorisation du ministre, auquel les plans et dessins sont communiqués, et doit remplir toutes les conditions prescrites pour la sécurité des voyageurs et des agents.

Les *locomotives* ne peuvent être mises en service qu'après les épreuves réglementaires, et en vertu d'une autorisation. Elles ne doivent laisser échapper ni coke, ni flammèches, ni fumées incommodes. Un état de services doit être tenu, pour chacune d'elles, ainsi que pour chacun de leurs essieux.

Les *voitures à voyageurs* se divisent en deux ou trois classes définies au cahier des charges. Les dimensions minima de chaque place sont fixées par le ministre, et le nombre des places doit être inscrit dans la voiture; on ne peut faire monter des voyageurs en nombre supérieur. La mise en service doit être autorisée par le préfet, indépendamment de l'estampille donnée par l'administration des contributions indirectes. Les voitures doivent être éclairées la nuit, et dans les tunnels d'une certaine étendue; elles doivent être également chauffées l'hiver, dans les conditions prescrites par le ministre. (Art. 24 du Règlement de 1846-1901.)

D'après les articles 17 et 23 de ce Règlement, chaque train de voyageurs doit comporter un nombre de véhicules munis de *freins gardés* fixé par le ministre, et les conducteurs garde-freins doivent avoir le moyen de communiquer

avec le mécanicien. L'accélération de la marche des trains a obligé à aller beaucoup plus loin, dans bien des cas. Des circulaires de 1879 et 1882 ont invité les compagnies à munir tous les trains express de *freins continus*, c'est-à-dire de freins agissant sur les roues de toutes les voitures et reliés par une conduite pneumatique ou électrique, de telle sorte que le mécanicien puisse les mettre tous en action par la manœuvre d'un seul levier. Ces freins sont aujourd'hui appliqués à tout le matériel à voyageurs. Une décision de 1894 a rendu obligatoire l'adoption de systèmes *automatiques*, c'est-à-dire de freins qui se serrent spontanément en cas de rupture d'attelage. Une circulaire de 1880 a obligé les compagnies à munir également les voitures d'appareils assurant un moyen de communication continu entre les voyageurs et les agents du train; l'article 58 du règlement de 1846-1901 interdit de faire usage, sans motif plausible, de ce signal d'alarme.

Les locomotives, voitures à voyageurs et wagons à marchandises doivent être toujours bien entretenus; chacun doit être numéroté.

Le matériel des réseaux de chemins de fer français, non compris celui des tramways urbains, atteint aujourd'hui 12,000 locomotives, 32,000 voitures à voyageurs, 310,000 wagons à marchandises.

Une entente internationale a été établie, en vue de réaliser l'*unité technique* des chemins de fer principaux, dans la mesure nécessaire pour permettre l'échange du matériel entre eux. Un arrêté du 31 mars 1887 a rendu obligatoires, en France, les dispositions arrêtées par une conférence tenue à Berne, au sujet du *gabarit* ou profil extérieur du matériel.

Les dispositions techniques des *signaux* qui donnent aux mécaniciens les indications nécessaires pour conduire les trains, en leur faisant connaître qu'une voie est libre ou engagée, qu'ils doivent ralentir ou s'arrêter, ainsi que les règlements qui fixent la manœuvre de chaque signal et la

conduite à tenir par le mécanicien suivant sa position, sont proposés par les compagnies et arrêtés par le ministre. Celui-ci peut, à toute époque, ordonner toutes les modifications qu'il juge utiles, dans les dispositions des signaux comme dans toutes les mesures intéressant la sécurité publique.

Les signaux sont généralement optiques, colorés le jour et lumineux la nuit; des signaux acoustiques s'y ajoutent, en cas de brouillard. Des appareils fixes couvrent les gares, les bifurcations, les souterrains, etc. Des appareils tenus à la main servent à couvrir les trains arrêtés en pleine voie, ou à signaler tous autres obstacles accidentels. Le *Code des signaux*, fixé par un arrêté du 15 novembre 1885, a uniformisé le langage des signaux, sur les divers réseaux, sans d'ailleurs porter atteinte à l'autonomie des compagnies, en ce qui touche le choix des appareils techniques et la rédaction des consignes.

Sur les lignes à voie unique, les croisements ne se font que dans les stations, et les communications télégraphiques ou téléphoniques permettent aux chefs de gare de se concerter pour l'expédition des trains, lorsque des circonstances accidentelles dérangent les croisements prévus. Des *cloches électriques*, dont l'emploi est aujourd'hui obligatoire sur toutes les lignes à voie unique où circulent des trains directs, permettent d'annoncer les trains en temps utile pour que les agents des gares ou de la voie puissent souvent remédier aux erreurs commises dans leur expédition.

Sur les lignes à double voie, les trains suivent, dans chaque sens, la voie de gauche; ils ne peuvent emprunter l'autre *(marcher à contre-voie)* qu'en cas d'accidents et moyennant certaines précautions spéciales. (Art. 34, Règl. de 1846-1901.)

Au début de l'exploitation des chemins de fer, les signaux étaient relativement simples. Pour éviter que les trains circulant sur une même voie se rejoignissent, on employait la couverture *par le temps*, c'est-à-dire qu'un

train ne pouvait être expédié d'une gare qu'un certain temps après le train précédent, mais sans qu'on eût à s'enquérir de la situation de celui-ci. Depuis 1880, sur les lignes à grande fréquentation, on emploie la couverture *par la distance;* on divise la ligne en sections, dans chacune desquelles un train ne peut entrer que quand le précédent en est sorti. C'est le *block system*, qui exige des signaux multiples, établissant notamment une communication constante entre tous les postes séparant les sections; en effet, l'agent qui est à l'entrée de chacune d'elles ne peut plus rouvrir lui-même le signal de son poste, une fois qu'il l'a mis à l'arrêt pour couvrir un train engagé dans cette section, et l'agent du poste suivant peut seul l'effacer, quand il a vu sortir le train dont l'entrée lui avait été annoncée par le poste précédent. Ce système augmente beaucoup la capacité des voies, en permettant de rapprocher et de multiplier sans péril les trains qui se succèdent, la seule limite étant celle qui résulte de la longueur des sections séparées par les postes du block système.

Pour assurer la concordance entre la position des diverses aiguilles et celle des divers signaux qui commandent les manœuvres d'une même gare ou d'une même section, on emploie aujourd'hui les *enclenchements*, rendus obligatoires dans un grand nombre de cas par des prescriptions ministérielles. On concentre, dans une cabine, les leviers au moyen desquels se manœuvrent les aiguilles et les signaux entre lesquels on veut établir la solidarité; puis, par une conjugaison convenable, on rend matériellement impossible qu'un appareil occupe une position sans que tous les autres appareils aient pris la position correspondante; on évite ainsi, par exemple, que le signal soit mis à *voie libre* sur un embranchement alors que la position des aiguilles ne permettrait pas de l'aborder, ou qu'une même voie soit indiquée à la fois comme ouverte aux trains arrivant de deux directions.

Le préfet exerce sur le matériel et les signaux, pour les

chemins d'intérêt local et les tramways, les pouvoirs qui appartiennent au ministre pour les lignes d'intérêt général. En raison de la faible fréquentation des voies et de la vitesse moindre des trains, les signaux sont réduits à fort peu de choses.

III. Composition et marche des trains. — Le pouvoir absolu du ministre (du préfet pour les lignes d'intérêt local et les tramways) s'étend à la fixation du nombre et de l'horaire des trains. (Art. 43 du Règl. de 1846-1901; art. 33 du Décr. de 1881-1900.) La légitimité de la disposition qui conférait ces pouvoirs au ministre a été contestée, au début, par les compagnies. Elles se fondaient sur cette considération, que si l'horaire des trains intéresse la sécurité, leur nombre est surtout affaire d'exploitation commerciale, et qu'en les multipliant outre mesure sur une ligne, on peut bouleverser l'équilibre des combinaisons financières du concessionnaire. Aujourd'hui, la validité des prescriptions édictées par l'ordonnance de 1846, sur ce point, n'est plus mise en doute, en ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt général, dont le cahier des charges ne contient habituellement aucune stipulation relative au nombre des trains.

Sur les lignes à grand trafic, le nombre des trains indispensables pour assurer les transports est assez élevé pour qu'il soit facile d'établir une répartition assurant des départs à toutes les heures où cela est utile. Sur les lignes secondaires, il n'en est pas de même, et pour assurer toutes les correspondances réclamées par les populations, l'autorité publique pourrait être amenée à exagérer le nombre des trains. En vue de se prémunir contre ce danger, les compagnies ont souvent stipulé, dans les conventions, que le nombre journalier des trains qui pourraient leur être imposés ne dépasserait pas un maximum fixé. Sur les lignes concédées par les conventions de 1883, le ministre peut exiger, au maximum, autant de trains par jour, dans chaque sens, que la recette kilométrique locale

contient de fois 3,000 francs, sans toutefois que le nombre descende au-dessous de trois trains. Aucun train ne peut être imposé aux compagnies entre dix heures du soir et six heures du matin, tant que la recette n'atteint pas 15,000 francs, à moins que l'Etat ne paie les frais d'organisation du service de nuit. Sur certains réseaux secondaires, on a parfois réduit le nombre des trains à deux par jour dans chaque sens, ce qui est généralement insuffisant, pour développer la circulation.

Pour les chemins de fer d'intérêt local et les tramways, les cahiers des charges fixent le nombre minimum des trains qui devront circuler dans chaque sens, sans faire mention d'aucun maximum. Assez souvent, les conventions financières en ont fixé un. Aujourd'hui on n'admet plus de limitation de cette nature au droit du préfet. Mais par un arrêt en date du 23 janvier 1903, le Conseil d'Etat a décidé qu'en l'absence d'autre stipulation, il n'appartenait pas au préfet d'obliger une compagnie à mettre en marche un nombre de trains supérieur au chiffre prévu dans le cahier des charges, qui forme un des éléments du contrat.

Dans les conventions récentes, il est souvent stipulé que tout train imposé à la compagnie, en sus d'un nombre convenu (variable avec le montant de la recette), lui sera payé par le département; de cette manière le service public peut toujours être assuré, sans que les intérêts du concessionnaire soient compromis. Seulement, cette stipulation pousse la compagnie à attendre qu'on lui impose les trains nouveaux, même quand il y a lieu de croire qu'ils seraient lucratifs; en outre, elle donne naissance à des difficultés, sur la manière de tenir compte de la recette des trains qui font l'objet de ce paiement, car il est difficile d'admettre que la compagnie conserve intégralement le prix des transports effectués par un train dont tous les frais lui sont déjà payés.

On peut éviter ce genre de clauses et les difficultés qu'elles engendrent, par l'adoption d'un type de contrat qui

donne aux compagnies quelques garanties contre la multiplication abusive des trains. C'est là un des avantages des conventions stipulant que les frais d'exploitation garantis se calculeront d'après une formule tenant compte du parcours des trains *(Voy.* p. 72). La compagnie peut alors se soumettre sans réserves au pouvoir discrétionnaire de l'administration, puisque celle-ci supporte une partie au moins du coût des trains supplémentaires.

Les droits de l'administration s'étendent aux trains de toute nature, trains de voyageurs, de marchandises ou mixtes. En fait, elle n'en use que pour les trains qui transportent des voyageurs; en effet, la marche des trains de marchandises n'intéresse pas le public, pourvu que les transports soient effectués dans les délais légaux. *(Voy.* ci-après, p. 157.)

Il a été jugé que, pour les tramways, la fixation de la marche des trains par le préfet ne mettait pas obstacle à l'usage du droit qu'a le maire, en vertu de ses pouvoirs généraux de police, d'interrompre la circulation sur une voie publique, à raison de circonstances exceptionnelles.

Tous les six mois, chaque compagnie présente le tableau de la marche des trains réguliers du service d'hiver ou du service d'été, pour la saison prochaine; ce tableau est examiné par le contrôle, et il entre en vigueur à la date indiquée, si le ministre (ou le préfet) n'a pas fait connaître son opposition. Chaque nouvel horaire doit être affiché quinze jours à l'avance dans les gares. Les modifications en cours de service sont soumises aux mêmes règles d'instruction et de publication; le ministre peut en prescrire de nouvelles à toute époque. Les trains exceptionnels, dont la nécessité se révèle en cours d'exploitation, sont mis en marche par la compagnie, sur simple avis préalable donné au contrôle. (Art. 30, Règl. de 1846-1901.)

La fixation de la vitesse des trains découle du tableau de marche arrêté par le ministre. Entre deux stations, le mécanicien règle sa vitesse en conséquence. Mais les

ordres de service fixent une limite de vitesse, variable suivant les trains et les lignes, qu'il ne doit jamais dépasser, même pour rattraper un retard; ce maximum ne dépasse jamais 120 kilomètres à l'heure. Sur les tramways, le maximum de vitesse est fixé par le décret de 1881-1900 (art. 33), à 25 kilomètres à l'heure s'il est fait usage de freins continus, à 20 kilomètres dans le cas contraire, et la vitesse effective doit être diminuée dans les traverses en cas d'encombrement. Les chiffres ainsi fixés sont souvent dépassés en pratique.

Les ordres de service déterminent la durée de retard au delà de laquelle les trains d'un embranchement cesseront d'attendre les trains auxquels ils devaient donner la correspondance. Il est tenu, dans les gares désignées par le ministre, un registre des retards excédant des limites déterminées, variables suivant les cas. (Art. 42, Règl. de 1846-1901.) S'il est constaté que ces retards sont trop fréquents, on doit apporter au service les modifications nécessaires pour y remédier; on peut, par exemple, *détendre* la marche des trains et les correspondances, de manière à donner un peu plus de marge pour parer aux causes de retard imprévues.

Sur les chemins de fer, les trains ne peuvent s'arrêter qu'aux points de stationnement autorisés. On appelle *trains-tramways* des trains qui, en dehors des gares, s'arrêtent à certains passages à niveau, pour prendre ou laisser des voyageurs, le service des billets étant fait par les agents du train. Ces trains permettent de multiplier les arrêts dans les banlieues, sans frais d'installation et de personnel.

Pour les tramways, le cahier des charges décide si l'arrêt se fera seulement à des points déterminés, ou s'il pourra être requis par les voyageurs en tout point de la voie, comme cela a lieu notamment dans les services urbains à traction animale.

En principe, chaque train doit contenir des *voitures de toute classe, en nombre suffisant pour assurer le transport de tous les voyageurs*. Il va de soi que cette clause n'est obligatoire que dans la limite des possibilités techniques, ou des règlements qui limitent la charge des trains. Mais en cas d'affluence des voyageurs, la compagnie doit, après le départ d'un train complet, en faire partir un second, puis un troisième, etc., de manière à assurer tous les transports, dans la mesure où les exigences de la sécurité et la consistance de son matériel le permettent.

Le ministre peut autoriser des dérogations à la règle générale que nous venons d'indiquer. Il peut, par exemple, prescrire qu'un train express ne contiendra que des voitures de la première ou des deux premières classes, ou qu'il ne prendra les voyageurs des classes inférieures que s'ils effectuent un minimum de parcours déterminé. Sur les lignes de banlieue, pour simplifier un service très difficile, on a parfois réduit à deux le nombre des classes pour tous les trains; mais alors, la deuxième classe, ne doit pas payer un prix supérieur au tarif légal de la troisième, de manière à ce que le public jouisse effectivement du prix le plus réduit prévu au cahier des charges.

Le nombre maximum de véhicules que peut comprendre chaque train de voyageurs est fixé par le ministre. (Art. 17, Règl. de 1846-1901.) Un train de tramways ne peut avoir une longueur supérieure à 60 mètres. (Art. 30, Décr. de 1881-1900.)

Chaque train doit être remorqué, normalement, par une seule machine, et dans des circonstances exceptionnelles, par deux machines au plus. Chaque machine doit être en tête, sauf dans les manœuvres à vitesse réduite. Sur les chemins de fer, il doit y avoir un fourgon entre le tender et la première voiture à voyageurs, à moins de dispense accordée pour les trains de composition spéciale. (Art. 20, Règl. de 1846-1901.) Cette dispense s'applique, notamment, aux trains présentant une composition particulière

désignés sous le nom de *trains légers*, qui sont les seuls employés pour le service des trains-tramways (art. 18 du Règl.) ; ces trains ne peuvent pas compter plus de seize essieux (non compris ceux de la machine, lorsque le moteur n'est pas contenu dans un des véhicules portant des voyageurs ou des marchandises).

Chaque machine à feu doit être montée par un mécanicien et par un chauffeur capable de l'arrêter au besoin; aucune autre personne, sauf les agents du contrôle, n'y peut monter sans une autorisation écrite. Par exception, le chauffeur peut être supprimé, sur les trains légers ou sur les tramways munis de freins continus, à la condition que le conducteur chef de train puisse accéder à la machine et l'arrêter en cas de besoin. Il doit y avoir un frein gardé en queue du train, sauf sur les trains légers munis de freins continus. S'il y a plusieurs conducteurs garde-freins, l'un d'eux a autorité sur les autres.

Le mécanicien doit vérifier, avant le départ, l'état de la machine, observer constamment les signaux, siffler à l'approche des gares et des passages à niveau; sur les tramways, c'est avec une trompe ou une cloche qu'il signale son passage. (Tit. III et IV du Règl. de 1846-1901 ; Tit. II du Décr. de 1881-1900.)

IV. Règles diverses de police concernant la circulation, les transports, les gares, etc. — L'art. 57 du Règlement de 1846-1901 interdit à toute personne étrangère au service du chemin de fer de s'*introduire* dans son enceinte, d'y introduire des animaux ou de laisser s'y introduire ceux dont elle a la garde, d'y faire circuler ou stationner des voitures, d'y jeter ou d'y déposer aucun objet. Les infractions sont punies des peines prévues à l'article 21 de la loi de 1845.

Vis-à-vis des tiers, notamment vis-à-vis des victimes d'accidents ou des propriétaires de bestiaux écrasés, la compagnie doit une indemnité pour les dommages amenés par l'introduction irrégulière des personnes, des voitures

ou des animaux sur la voie, quand cette introduction a eu lieu par un passage à niveau où les prescriptions réglementaires n'étaient pas observées. Mais, d'après la jurisprudence, l'introduction par tout autre point n'engage pas la responsabilité de la compagnie, même si la clôture était en mauvais état, car cette clôture est prescrite dans l'intérêt du chemin de fer et non dans celui des tiers.

Lorsqu'une personne étrangère au service du chemin de fer s'est introduite dans son enceinte, elle doit être immédiatement expulsée. (Art. 63, Règl. de 1846-1901.) Exception est naturellement faite pour le personnel du contrôle, pour les voyageurs munis de billets, pour les expéditeurs et destinataires circulant dans les locaux à leur usage, pour les personnes régulièrement autorisées par les chefs de service compétents.

Il est également défendu de *stationner sur les voies des tramways;* à l'approche des trains, tout conducteur de voiture ou de bestiaux doit dégager l'espace qui est nécessaire à leur passage. (Art. 35, D. de 1881-1900.)

Il est défendu de monter dans les trains des chemins de fer sans billet; cette mesure ne s'étend pas d'une manière générale aux tramways, car dans beaucoup de cas, la perception ne s'y fait qu'en cours de route. Sur les chemins de fer, comme sur les tramways, il est interdit aux voyageurs de passer d'une voiture dans une autre, de se pencher en dehors, de descendre des voitures avant l'arrêt du train, de fumer, de monter dans les voitures soit en état d'ivresse, soit avec une arme à feu chargée ou des paquets encombrants, d'y introduire des chiens. Toutefois, des voitures spéciales peuvent être réservées aux fumeurs, aux voyageurs accompagnés de chiens, etc. Sur les lignes d'intérêt général, les compagnies sont tenues d'en réserver également aux dames voyageant seules, quand le ministre les y invite. (Art. 32 du cahier des charges.)

Des règlements spéciaux sont appliqués au transport de diverses matières. Un arrêté rendu le 12 novembre

1897, par les ministres des Travaux publics, de la Guerre et des Finances, a codifié les règles auxquelles est soumis le transport des matières *dangereuses ou infectes*. Il répartit les produits explosifs ou inflammables en quatre catégories, range dans une cinquième les matières vénéneuses, et dans une sixième les matières infectes. Tout expéditeur de marchandises auxquelles ce règlement s'applique doit en faire connaître exactement la nature dans sa déclaration d'expédition. Les produits de la première catégorie ne doivent jamais être transportés dans les trains contenant des voyageurs; ceux de la deuxième et de la sixième ne peuvent l'être que sur les sections où ne circulent pas de trains réguliers de marchandises; les produits des troisième et quatrième catégories sont simplement soumis à des mesures d'isolement et de précaution. Les poudres et dynamites doivent, en outre, être surveillées quand elles séjournent dans les gares, et escortées à la sortie, suivant des règles concertées entre les ministres de la Guerre et des Travaux publics. (Instr. du 16 juillet 1898.) Le stationnement dans les gares et la manutention des matières infectes sont également soumis à des règles spéciales, imposant notamment un enlèvement très rapide.

Enfin, diverses lois sur la *police sanitaire* contiennent des dispositions spéciales au service des chemins de fer, parmi lesquelles nous signalerons seulement l'obligation de désinfecter tout wagon ayant servi au transport des animaux.

La *police des gares*, et notamment la *circulation des voitures dans les cours*, est réglée par des arrêtés préfectoraux qui, pour les lignes d'intérêt général, ne sont exécutoires qu'en vertu de l'approbation du ministre des Travaux publics. (Art. 1er du Règl. de 1846-1901.) Ces arrêtés sont, en général, conformes à un modèle annexé à une circulaire du 22 juin 1878. Après de longs débats, il a été reconnu que le préfet ne peut pas réserver l'accès de la

cour, par privilège, aux correspondants de la compagnie ou à certaines voitures faisant des services spéciaux, mais qu'il peut attribuer un emplacement particulier à chaque catégorie de voitures; en fait, des emplacements spéciaux sont généralement réservés aux voitures desservant tous les trains.

Au point de vue de l'expédition et de la livraison des marchandises, les *heures d'ouverture et de fermeture des gares* sont fixées par le ministre, pour les lignes d'intérêt général, par le préfet pour les autres. Sur le réseau d'intérêt général, les gares ouvrent actuellement à six heures du matin en été, à sept heures en hiver. Elles ferment, pour la petite vitesse, à six heures du soir en été, et à cinq heures en hiver; pour la grande vitesse, à huit heures du soir en toute saison. Elles restent ouvertes toute la nuit, dans les grandes villes, pour la livraison des denrées de halle. Le dimanche, sauf certaines exceptions, le service de petite vitesse cesse à neuf heures du matin, et ne se prolonge jusqu'à dix heures que pour la livraison des denrées fraîches.

L'exercice de tout *commerce ou industrie* dans les gares est nécessairement subordonné à l'assentiment de la compagnie exploitante; de plus, l'article 66 du Règlement d'administration publique de 1846-1901 ne permet l'introduction de vendeurs ou distributeurs d'objets quelconques qu'avec une autorisation du préfet. En fait, les services qui peuvent être utiles aux voyageurs, buffets, bibliothèques, vente de journaux, location d'oreillers, etc., sont seuls admis dans les gares. Les compagnies passent, pour leur organisation, des traités sur lesquels l'administration exerce un contrôle, par suite de la nécessité de l'autorisation préfectorale pour leur exécution.

Il en est de même des traités passés avec les entreprises qui sont autorisées, moyennant redevance ou partage des recettes, à introduire dans les trains des *voitures spéciales*, telles que les wagons-lits, wagons-restaurants, etc.

Indépendamment des approbations qui peuvent être nécessaires, en vertu des conventions financières ou de la législation sur les tarifs, l'exercice des droits généraux de contrôle sur le matériel et sur le personnel étrangers à la compagnie, introduits dans le service du chemin de fer, suffirait à rendre inapplicable tout traité qui n'aurait pas l'approbation, au moins implicite, de l'administration.

Nous n'avons pas à entrer dans le détail des limites respectives des pouvoirs de l'administration des Travaux publics, agissant en vertu de son droit de contrôle sur les chemins de fer, et de l'*autorité municipale*, exerçant ses pouvoirs généraux de police sur des matières telles que les transports d'objets insalubres, l'ouverture et la fermeture de débits de boisson, etc.; il y a là surtout des questions d'espèce. Nous devons seulement faire remarquer qu'à diverses reprises, il a été jugé que certains arrêtés municipaux visant l'un ou l'autre de ces objets n'étaient pas applicables au dépôt des marchandises infectes dans les gares, aux buffets, etc.; en effet, la législation spéciale et le contrôle particulier auxquels sont soumis les chemins de fer, les soustraient nécessairement, dans la plupart des cas, à l'exercice des pouvoirs des maires.

De même, l'observation des lois et règlements sur *l'hygiène et la sécurité des ateliers*, *sur le travail des enfants*, etc., est assurée, en ce qui concerne les chemins de fer, par le service du contrôle, soit que la surveillance spéciale organisée par ces lois ne leur soit pas applicable, soit qu'une entente intervenue entre le ministère du Commerce et de l'Industrie et celui des Travaux publics ait organisé cette surveillance de manière à éviter les conflits et les doubles emplois qu'amènerait l'intervention de deux services indépendants.

V. Accidents. — La plupart des mesures de police que nous avons énumérées ci-dessus ont pour objet de prévenir les accidents. Le Règlement de 1846-1901 prévoit,

en outre, que des machines de secours et des wagons munis des agrès nécessaires seront tenus en permanence aux points désignés par le ministre. Des boîtes à pansement sont également placées dans les gares et dans les trains.

En cas d'accident, le chef de train, ou le chef de gare si l'accident a eu lieu dans une station, doit immédiatement prévenir le commissaire de surveillance administrative; en outre, si l'accident présente une certaine gravité, la compagnie prévient le ministre des Travaux publics, le préfet et les ingénieurs du contrôle; enfin, s'il y a eu mort ou blessure, ou si les faits sont de nature à motiver des poursuites, le procureur de la République est également averti. (Art. 55 du Règl. de 1846-1901.) Le commissaire de surveillance doit, de son côté, télégraphier aussitôt au préfet, aux ingénieurs et au ministre. S'il y a eu mort ou blessures, il se transporte sur les lieux, et dresse un procès-verbal, dont le parquet est aussitôt saisi, ainsi que les ingénieurs. Quand il y a eu un accident sérieux de train, l'ingénieur ordinaire du contrôle de la voie et celui du contrôle de l'exploitation technique doivent aussi se rendre d'urgence sur les lieux.

Le service du contrôle et le préfet sont saisis, d'une manière analogue, des accidents constatés sur les lignes d'intérêt local et sur les tramways.

Chaque accident survenu sur les lignes d'intérêt général fait l'objet d'un rapport administratif, et ce rapport est soumis au comité de l'exploitation technique, toutes les fois qu'il s'agit de faits présentant une certaine gravité. Ce sont ces rapports et les avis du comité qui mettent en évidence les améliorations de service ou les mesures préventives dont les accidents révèlent l'utilité.

La *répression* est poursuivie par le parquet, conformément aux dispositions pénales que nous avons indiquées, soit qu'il y ait eu simple inobservation des règlements, soit qu'il y ait eu homicide ou blessures par imprudence,

ou enfin crime. Les ingénieurs du contrôle doivent seconder l'action du parquet, à qui leurs avis sont transmis par l'ingénieur en chef.

Au point de vue des *réparations civiles*, les dispositions du Code de commerce, qui établissent la responsabilité absolue du transporteur pour les avaries survenues aux marchandises dont il s'est chargé, ne s'étendent pas aux voyageurs. Le voyageur, en principe, doit prendre soin de lui-même dans les divers incidents de son voyage, et la compagnie ne doit une indemnité, pour les dommages subis par les personnes, que si ces dommages proviennent d'accidents causés par sa faute ou par celle d'un de ses préposés. La preuve de la faute incombe au demandeur; mais, en fait, la jurisprudence est très large pour l'admission de cette épreuve.

Vis-à-vis de ses agents, la compagnie est soumise à la législation générale sur la responsabilité des patrons.

Il est dressé, chaque année, une *statistique* détaillée des accidents survenus aux voyageurs dans le service des chemins de fer, ainsi que des accidents, malheureusement bien plus nombreux, qui atteignent les agents. La classification de ces accidents est arrêtée par une circulaire ministérielle du 15 mars 1901. Le nombre moyen des victimes, parmi les voyageurs, en France, est inférieur à 0,2 tués et 1 blessé par million de personnes transportées. Mais parmi les agents, la moyenne annuelle approche de 1 tué et 3 blessés par mille personnes employées. Ces chiffres comprennent, il est vrai, les accidents dus à l'imprudence des victimes ou à des faits étrangers à l'exploitation, qui sont les plus nombreux, de beaucoup.

CHAPITRE VI

EXPLOITATION COMMERCIALE

I. Caractères généraux. — En compensation des charges qu'ils assument, les concessionnaires de chemins de fer sont autorisés à percevoir, sur les personnes qui font usage de la voie, certaines taxes déterminées par le cahier des charges. L'autorité publique, en leur accordant ce droit, peut bien se réserver le pouvoir d'en contrôler l'usage, mais non celui de supprimer ou de réduire arbitrairement les perceptions qui sont le *prix* du service rendu. Il suit de là qu'en matière d'exploitation commerciale, l'*initiative* de toute modification des tarifs appartient, en général, aux compagnies, et que c'est seulement dans des cas exceptionnels et limitativement énumérés qu'une disposition spéciale confère au ministre ou au préfet un pouvoir discrétionnaire.

Vis-à-vis du public, les compagnies sont des *entrepreneurs de transports*, soumis, à ce titre, à toutes les règles du Code civil et du Code de commerce. L'étude de ces règles sortirait de notre sujet; nous nous bornerons à indiquer, à l'occasion, les particularités qui résultent, pour leur application, du caractère spécial que revêtent nécessairement des entreprises jouissant d'un monopole concédé par l'autorité publique, et de l'obligation qui leur est imposée, en raison de ce caractère, de se conformer à des tarifs régulièrement établis.

Les compagnies doivent effectuer, dans les conditions et dans les délais résultant des règlements et des tarifs, *tous les transports qui se présentent.* Elles n'en seraient dispensées que par un cas de force majeure, intempéries, affluence anormale, etc. Mais elles ne peuvent arguer de la force majeure, pour dégager leur responsabilité, qu'en justifiant qu'elles n'ont pas manqué de prévoyance, et qu'elles s'étaient mises en mesure de faire face à tous les besoins probables. Elles sont donc obligées de tenir constamment leurs gares, leur personnel et leur matériel au niveau de ces besoins, faute de quoi elles ont à payer des dommages-intérêts aux particuliers lésés, suivant les règles que nous exposerons page 167, et elles pourraient même encourir la déchéance.

Le décret du 1er mars 1901 a ajouté à l'ordonnance de 1846 une disposition (art. 65) donnant à l'autorité chargée du contrôle un moyen d'action plus pratique que la déchéance. En cas d'insuffisance du matériel ou du personnel de certaines gares, ou du matériel roulant, le ministre (ou le préfet pour les réseaux d'intérêt local) peut adresser une *mise en demeure* à la compagnie. Faute par celle-ci d'avoir présenté, dans le délai qui lui aurait été imparti, des propositions suffisantes pour remédier aux lacunes du service, le ministre pourrait prescrire d'office les mesures nécessaires. Dans ce cas, le refus d'obéissance aux prescriptions ainsi formulées constituerait une contravention passible de répression pénale, s'il était jugé qu'en effet la compagnie n'était pas en mesure d'assurer « la marche régulière du service dans les conditions et délais déterminés par les règlements et les tarifs » sans que cette impossibilité ait été amenée par aucune circonstance anormale.

Il faut remarquer que ces dispositions ne sont applicables que s'il s'agit des mesures nécessaires pour assurer le service de chaque gare, tel qu'il est défini par les actes qui ont fixé l'emplacement de cette gare. Aucune extension ne peut être apportée à la consistance de ce

service que d'accord avec la Compagnie. (*Voy.* p. 104.) Souvent, celle-ci subordonne son assentiment au concours pécuniaire des intéressés. Pour aider les localités auxquelles ce concours serait demandé à se procurer les ressources nécessaires, la loi du 26 octobre 1897 (Voir l'annexe X) autorise l'établissement, dans une gare, de surtaxes locales et temporaires, perçues en sus des tarifs ordinaires, destinées à assurer le service des emprunts contractés par les communes ou les chambres de commerce pour concourir à l'amélioration de cette gare. Ces surtaxes sont autorisées par une loi, si l'emprunt lui-même doit être autorisé sous cette forme, et par un décret délibéré en Conseil d'Etat, dans le cas ordinaire.

Le titre IV et les articles 61 et 62 du cahier des charges des lignes d'intérêt général (ann. VI) et les articles correspondant dans les cahiers des charges des lignes d'intérêt local et des tramways (ann. XXII et XXIII), le titre V de l'ordonnance de 1846 (ann. V), les articles 5 et 33 de la loi du 11 juin 1880 (ann. XIX) et les articles 47 et 48 du décret du 6 août 1881 (ann. XXI), contiennent les dispositions légales qui régissent la matière de l'exploitation commerciale.

Nous allons indiquer sommairement d'abord les éléments divers sur lesquels se base la détermination des prix de transport, puis les conditions légales dans lesquelles s'établissent et s'appliquent les tarifs, après quoi nous donnerons un aperçu de la tarification en vigueur sur nos chemins de fer et des règles applicables aux transports communs avec d'autres entreprises.

II. Péage, transport et charges terminales. — Les taxes perçues par les chemins de fer contiennent divers éléments, théoriquement distincts, mais qui se confondent le plus souvent dans la pratique.

Le cahier des charges établit une première distinction entre le *péage*, dû pour l'usage de la voie et destiné à couvrir l'intérêt du capital d'établissement ainsi que les frais

d'entretien de cette voie, et le *prix de transport proprement dit*, qui doit payer la fourniture et l'entretien du matériel roulant, les frais de traction et d'exploitation. Dans le chiffre total des perceptions maxima autorisées, le péage entre pour deux tiers environ, en ce qui concerne les voyageurs, et pour trois cinquièmes, en ce qui concerne les marchandises. D'après le cahier des charges, tout abaissement du prix total porte proportionnellement sur le péage et sur le transport.

On attachait, à l'origine, une grande importance à cette distinction, établie en vue du cas où le service des transports serait effectué concurremment par diverses compagnies, empruntant une même voie; dans ce cas, la compagnie qui aurait établi cette voie n'aurait droit qu'au péage, pour ceux des transports qu'elle n'effectuerait pas elle-même. En fait, la coexistence de plusieurs entreprises de transports, sur un chemin de fer, est à peu près incompatible avec les exigences de la sécurité, et ne s'applique qu'à certains troncs communs, sur lesquels s'embranchent des lignes appartenant à des compagnies différentes. L'usage de ces sections, généralement assez courtes, exige des ententes réglant minutieusement toute l'organisation du service, dans lesquelles on arrête la répartition des dépenses. Souvent, en même temps, on règle le partage des recettes, entre les compagnies intéressées, sur des bases différentes de celles que pose le cahier des charges. Celles-ci restent cependant applicables, à défaut d'accord, comme nous le verrons au paragr. X ci-après (page 175).

Il faut remarquer, d'ailleurs, qu'au point de vue économique, ce que l'on doit considéré comme constituant le paiement du *transport* proprement dit, c'est la fraction du prix total qui couvre, avec un bénéfice industriel normal, les dépenses de toute nature supportées par le transporteur pour cette opération, y compris la rémunération du capital employé à l'acquisition du matériel d'exploitation ; le surplus seul constitue réellement un *péage*, affecté à couvrir les charges, en grande partie indépen-

dantes du trafic, qu'imposent l'entretien des ouvrages d'une part, l'intérêt et l'amortissement des capitaux consacrés à leur établissement d'autre part. Or, l'écart considérable qui existe entre les taxes prévues au cahier des charges pour les diverses marchandises, de même que les réductions apportées par les tarifs en vigueur à la plupart de ces taxes légales, ne sont motivées que dans une faible mesure par des différences dans le prix de revient du transport, tenant à la nature et aux conditions de ce transport; le plus souvent, les différences très marquées que l'on établit entre les prix perçus dans tel ou tel cas sont commandées par les nécessités commerciales, qui obligent, pour développer le trafic, à réduire les tarifs applicables à une catégorie déterminée de marchandises, lorsqu'ils dépassent le chiffre que la plupart des expéditions rentrant dans cette catégorie peuvent supporter. Il n'est donc pas exact, économiquement, de dire que la taxe totale se décompose toujours dans la même proportion entre les deux éléments qui la constituent ; cette proportionnalité n'est qu'une fiction légale. En réalité, le coût du transport proprement dit ne varie que dans la mesure, relativement limitée, où le prix de revient diffère d'un transport à l'autre ; il en résulte qu'il varie dans une mesure bien moins large que les tarifs. An contraire, le péage, presque nul dans les tarifs les plus réduits, qui couvrent à peine le prix de revient du transport, est très considérable dans les tarifs les plus élevés, qui le dépassent énormément.

Un troisième élément des tarifs est constitué par les frais d'opérations accessoires, qui s'ajoutent au transport proprement dit, au départ et à l'arrivée. Une partie de ces frais répondent à des opérations qui accompagnent nécessairement le transport dans tous les cas, comme le chargement des marchandises sur les wagons et leur déchargement ; d'autres ont pour origine des services rendus par l'entrepreneur de transport dans certains cas seulement, comme le magasinage prolongé après le transport. On

donne souvent à ces dépenses le nom de *charges terminales*. Elles contiennent, outre la rémunération du travail effectué dans chaque cas par la compagnie, une part de péage, pour couvrir l'intérêt du capital d'établissement et les frais d'entretien des installations immobilières nécessaires aux services qu'elles rémunèrent ; mais, en général, aucune distinction n'est faite, dans les tarifs correspondants, entre ces deux éléments.

Les taxes perçues pour ces opérations rentrent, en France, dans ce que l'on appelle les *frais accessoires*.

III. Barèmes et prix fermes. — Pour fixer le prix de chaque voyage ou de chaque expédition, en tenant compte des divers éléments que nous venons d'indiquer, on peut adopter deux procédés bien différents : les barèmes kilométriques et les prix fermes.

Dans la plupart des cas, les prix applicables de toute gare à toute gare, sur un réseau, aux marchandises d'une catégorie déterminée, sont calculés d'après une formule générale, qui permet d'établir un *barème* donnant la taxe à payer pour chaque distance. La formule comprend, habituellement, un terme constant, répondant aux frais indépendants de la longueur du trajet, et un terme variant avec la distance parcourue. On appelle *base kilométrique* le prix payé par unité transportée et par kilomètre parcouru, déduction faite des charges terminales.

Pour étudier les divers tarifs, le procédé le plus commode est de les représenter graphiquement. A cet effet, on porte sur un axe horizontal des longueurs proportionnelles aux distances, et sur des verticales élevées à l'extrémité de ces longueurs, on porte des hauteurs proportionnelles aux prix correspondant au trajet que représente chacune d'elles. Les barèmes sont alors représentés par des lignes de forme variée, comme celles qui figurent sur le graphique ci-joint.

Dans les barèmes employés à l'origine des chemins de fer, le terme variable d'après le trajet effectué était toujours *proportionnel* à la distance, de sorte que la base kilométrique était constante. Les tarifs de ce genre sont figurés par des lignes droites, plus ou moins inclinées suivant que la base est moins ou plus élevée, et se détachant de la verticale qui passe par le point 0 à une hauteur qui représente le montant de la somme indépendante du parcours perçue pour les charges terminales.

Aujourd'hui, on emploie surtout des tarifs à *base décroissante*, c'est-à-dire des tarifs dans lesquels le prix *total* croît moins vite que le parcours, parce que le prix payé *par kilomètre* diminue, à mesure que la distance augmente.

On dit que ces barèmes sont du *système belge* quand ils sont établis de la manière suivante : le prix kilométrique est de n centimes par tonne pour chacun de m premiers kilomètres parcourus; ensuite il s'abaisse progressivement, d'abord à un chiffre de n' centimes (n' étant inférieur à n), pour chaque kilomètre parcouru en sus, depuis m kilomètres jusqu'à m' — puis à un chiffre de n'' centimes, plus faible encore que le précédent, pour chaque kilomètre en sus de m' jusqu'à m'', — et ainsi de suite. Le premier de ces prix, celui de n centimes, est ce que l'on appelle la *base initiale*. Ces tarifs sont représentés par des lignes brisées, dont l'inclinaison va en s'accentuant d'une manière plus ou moins marquée, selon que le trafic envisagé exige une décroissance plus ou moins rapide de la base kilométrique. On en trouve un exemple dans le tarif général de grande vitesse. (Annexe XXVI, art. 14 et 15.)

On dit qu'un barème présente un *palier*, quand un même prix est applicable à tous les parcours compris entre certaines limites ; c'est ce qui a lieu, par exemple, quand tous les transports au-dessous de 100 kilomètres paient comme pour 100 kilomètres, — ou bien quand le prix cesse de croître, une fois qu'il a atteint un certain chiffre, répondant à un parcours qui n'est cependant pas le parcours

maximum possible sur le réseau, et reste fixe pour tous les parcours plus longs — ou encore quand, pour passer d'une formule comportant des prix kilométriques élevés, sur les petits parcours, à une autre formule comportant des prix kilométriques plus bas, pour les grands parcours, on applique un prix unique à tous les parcours dont la longueur est comprise entre la distance à laquelle ce prix est atteint avec la première formule, et celle à laquelle il correspond avec la seconde. Tel est le cas du tarif légal de la 4e classe de marchandises en petite vitesse sur les grands réseaux. (Annexe VI, art. 42.)

La diversité des formes des barèmes permet, comme on le voit, de faire varier dans une assez large mesure les taxes suivant les besoins de chaque espèce de trafic.

Entre deux gares reliées par divers itinéraires, le calcul des prix, d'après un barème, se fait d'ordinaire en mesurant la *distance* par la voie la plus courte, quand il s'agit de marchandises ; si la compagnie, qui achemine en général les expéditions par où elle veut, trouve avantage à leur faire suivre un trajet plus long, le public n'en doit point pâtir. Les voyageurs, choisissant eux-mêmes leur itinéraire, paient habituellement pour le trajet réellement effectué.

On tient parfois compte des conditions spéciales où se trouve une ligne particulière, en la faisant figurer, dans le calcul des taxes d'après les divers barèmes, non pour sa longueur vraie, mais pour une longueur fictive, appelée *distance d'application*. C'est ainsi qu'en raison des difficultés exceptionnelles d'établissement et d'exploitation de certaines lignes, notamment dans les pays de montagne, on *majore* les distances effectivement parcourues sur ces lignes. Plus souvent, les distances d'application sont *inférieures* aux distances réelles ; on compense, par exemple, l'allongement de parcours résultant de ce que deux centres ne sont pas reliés par une ligne directe,

en comptant pour une longueur réduite le trajet comprenant un détour exceptionnellement important.

On peut tenir compte de certaines situations commerciales exceptionnelles, en instituant, pour un produit particulier, un barème spécial, applicable seulement aux envois en *provenance* ou à *destination* de quelques gares déterminées et donnant des prix moins élevés que ceux qui s'appliquent entre les autres gares du réseau. C'est ce que l'on fait, par exemple, quand on estime que l'établissement de prix particulièrement réduit est motivé, soit pour les expéditions faites d'un centre important de production sur toutes les gares d'un réseau, soit au contraire pour les expéditions faites de toutes les gares sur quelques centres exceptionnels de consommation.

Mais la manière la plus habituelle de tenir compte des conditions commerciales particulières que le trafic peut présenter entre certains points, c'est d'établir des *prix faits* ou *prix fermes*. Un prix ferme est un prix inférieur à celui qui résulterait du barème général, établi pour une marchandise entre deux gares spécialement dénommées à cet effet dans le tarif, par exemple, pour les vins en fûts expédiés au détail, de Bordeaux à Paris, 37 francs, alors que le barème en vigueur sur le réseau donnerait un prix de 42 fr. 40 pour la distance de 577 kilomètres. Les prix fermes s'appliquaient, autrefois, à la plupart des courants de trafic importants. On a fait, après les conventions de 1883, une revision générale des tarifs, dans laquelle beaucoup de barèmes ont été abaissés, et l'on a ainsi fait *tomber* tous les anciens prix fermes qui, se trouvant supérieurs aux prix résultant des nouveaux barèmes pour les mêmes parcours, ne pouvaient plus être appliqués. Il en subsiste, cependant, un grand nombre, dans nos tarifs de petite vitesse. Pour la grande vitesse, les réductions considérables des barèmes, consenties en 1892 à l'occasion de la réduction de l'impôt (*Voy.* ci-après, p. 154), les a presque tous fait tomber.

En France, c'est une règle, ne comportant presque pas d'exceptions, que les *gares intermédiaires non dénommées*, comprises entre deux gares pour les relations desquelles un prix ferme est établi, profitent de ce prix, si elles y ont avantage (voir ann. XXVIII-B, art 10). Par suite, le barème général ne joue, pour les parcours intermédiaires entre les deux gares dénommées, que quand la distance est assez faible pour que le prix qu'il donne reste au-dessous du prix ferme, malgré la réduction exceptionnelle que comporte celui-ci. La même règle s'applique quand c'est un barème spécial à certains parcours qui donne un prix réduit pour un trajet dans lequel est compris celui que l'on veut effectuer.

Les stations *au delà* de celles pour lesquelles le prix ferme réduit est établi en profitent, si elles y ont avantage, par voie de *soudure*. Cela veut dire que, quand un prix ferme existe entre deux stations A et B, pour déterminer le prix de A à une station C plus éloignée que B, on doit prendre le prix ferme établi de A en B, et y ajouter le prix applicable au parcours BC, envisagé isolément, si ce calcul conduit à un prix plus réduit que celui qui résulterait de l'application du barème général de A en C. La faculté de souder les tarifs les plus bas applicables sur les diverses sections d'un parcours total, toutes les fois que l'on y trouve un avantage, est de règle aujourd'hui, sur tous les réseaux, à moins d'exception formelle dans les tarifs. Elle s'applique aussi bien quand les prix réduits résultent de barèmes dont l'un au moins ne serait pas applicable au parcours total envisagé, que quand ils résultent de prix fermes. Sur les réseaux d'Orléans et du Midi, en faisant la soudure, on ajoute au total des deux prix soudés 0 fr. 40 par tonne.

Sur tous les réseaux, quand on applique la soudure, il importe d'étudier avec grand soin les conditions d'application des tarifs, pour ne pas commettre d'erreur dans le calcul des frais accessoires, par omission ou double emploi; l'annexe XXVIII contient, à titre d'exemple, les

conditions dans lesquelles elle s'opère sur les chemins de fer de l'Etat (document C). En général, si les frais accessoires sont *compris* dans l'un des prix soudés, ils ne doivent plus être ajoutés au total; mais s'ils sont compris dans plusieurs de ces prix, comme chacun d'eux est indivisible, il n'y a lieu à aucune déduction quand on les additionne.

Quand la soudure n'est pas autorisée, la seule manière de profiter d'un prix ferme ou d'un barème réduit applicable seulement à un parcours limité, qui se trouve compris dans le parcours total que l'on veut effectuer, est de scinder ce dernier au point à partir duquel la réduction est applicable; il faut alors prendre livraison de la marchandise en ce point, puis faire une *réexpédition*, qui entraîne le paiement à nouveau des frais accessoires.

L'application de la clause des stations intermédiaires non dénommées et de la soudure aux prix fermes, ou aux barèmes institués seulement en vue des expéditions faites de ou pour certaines gares, compliquent beaucoup le calcul des taxes. En effet, lorsque des lignes nombreuses relient deux points éloignés, les unes directement, les autres avec des détours importants, on est obligé, pour trouver la taxe la plus avantageuse, d'établir des comparaisons entre toutes les combinaisons de prix que l'on peut essayer par les divers itinéraires, en tenant compte de tous les prix fermes ou de tous les barèmes exceptionnels qui sont en vigueur sur telles ou telles sections du parcours total. Or, s'il est facile de trouver, dans les recueils de tarifs, les prix spéciaux établis pour un parcours dénommé, il est souvent difficile de découvrir tous ceux dont un parcours non dénommé peut jouir, soit comme intermédiaire, soit par voie de soudure.

On prétend souvent que les distances d'application, les prix fermes ou les barèmes spéciaux à certains parcours constituent, pour ceux qui en profitent, des *faveurs injustes et arbitraires*. Mais les nombreuses études faites,

à ce sujet, ont toujours conduit l'administration et les pouvoirs publics à reconnaître que l'application exclusive de formules ne présenterait pas la souplesse nécessaire pour répondre aux besoins commerciaux. Souvent, une catégorie de trafic présente, entre certaines localités, des chances de développement qui ne se trouvent pas ailleurs. Si, pour accorder une réduction de tarif sur les points où elle peut donner une augmentation sérieuse des transports, la compagnie est obligée de l'étendre à toutes les autres relations, pour lesquelles le sacrifice fait restera sans compensation suffisante, elle sera bien souvent amenée à refuser des abaissements qui eussent été très profitables à la prospérité publique.

En particulier, partout où le chemin de fer est en *concurrence* avec des voies navigables sur lesquelles aucun péage n'est perçu, il ne peut retenir le trafic, en tout ou en partie, qu'en abaissant lui-même son péage. On ne peut pas qualifier cet abaissement de concurrence abusive, tant qu'il laisse au chemin de fer un excédent de recette, même petit, pour contribuer à rémunérer son capital, après avoir couvert les frais spéciaux causés par le transport en question, puisque, sur la voie rivale, l'Etat ne réclame aux usagers ni l'intérêt des dépenses d'établissement ni les frais d'entretien. Mais, d'autre part, on ne peut pas obliger les chemins de fer à généraliser les abaissements ainsi consentis pour tenir compte de la concurrence qui leur est faite, sur certains parcours, par les voies où aucun péage n'est perçu, puisqu'en principe, ils doivent, eux, rémunérer leur capital et entretenir leurs lignes avec le produit du trafic. On imposerait aux compagnies des pertes ruineuses pour elles quand elles ne sont pas garanties, et ruineuses pour le budget quand elles le sont, si, par l'interdiction des prix fermes ou des barèmes localisés, on les mettait dans l'alternative, soit de renoncer complètement à tout le trafic concurrencé, soit d'étendre à tout un réseau les réductions que le régime de faveur fait aux voies navigables impose entre certains points.

Pour rendre les services que le public est en droit d'en attendre, tout en tirant de l'ensemble de son exploitation un produit net en rapport avec ses charges, il faut que le chemin de fer ait la faculté de maintenir ses péages à un taux convenable, là où le trafic peut le supporter, tout en les réduisant là où cela est nécessaire, soit pour ne pas entraver le développement du commerce, soit pour ne pas laisser la totalité de la clientèle à une voie concurrente. Les prix exceptionnels répondent à cette nécessité. Ils ne doivent donc pas être condamnés ; mais il est bon de ne pas trop les multiplier, pour ne pas compliquer outre mesure les tarifs.

Ce qui est surtout indispensable, c'est qu'ils ne constituent jamais une faveur arbitraire faite à certaines localités. Pour cela, il est essentiel que, quand les compagnies en établissent, elles soient tenues de faire connaître les circonstances commerciales qui justifient cet établissement. C'est là une des principales raisons qui rendent nécessaire le contrôle exercé par l'autorité publique, en France, sur les modifications apportées aux tarifs des chemins de fer.

IV. Conditions légales d'établisssement des tarifs. — Le maximum des perceptions autorisées, appelé *tarif légal*, est fixé par le cahier des charges. Mais dans les limites de ce maximum, aucune taxe ne peut être perçue sans avoir été homologuée par le ministre des Travaux publics. Les compagnies avaient prétendu, au début, que ce droit d'*homologation* avait simplement pour objet de vérifier la légalité et la régularité des taxes. Il n'est plus contesté, aujourd'hui, que c'est un droit absolu d'appréciation, et que le ministre a un pouvoir discrétionnaire pour accorder l'homologation ou pour la refuser, non seulement par des raisons de droit, mais aussi par des raisons tirées de l'influence que le tarif projeté peut exercer sur la situation commerciale ou industrielle de telle ou telle région, etc.

Avant que le ministre statue, il est procédé à une enquête. Le projet de tarif est affiché, communiqué aux préfets des départements traversés, inséré au *Journal officiel* et dans un bulletin adressé à toutes les chambres de commerce de France. Si des modifications y sont apportées, un nouvel affichage d'un mois est nécessaire. Le dossier, avec toutes les observations formulées, est examiné par le contrôle et soumis au comité consultatif des chemins de fer, sur l'avis duquel le ministre statue.

Pour les chemins de fer d'intérêt local et pour les tramways départementaux ou communaux, les tarifs ne reçoivent de publicité préalable que dans les départements intéressés. C'est le préfet qui les homologue, sauf quand il s'agit de tarifs communs à plusieurs réseaux, ou de tarifs intéressant plusieurs départements. Dans ces cas spéciaux, et même pour les tarifs intérieurs d'un seul réseau de tramways quand celui-ci est concédé par l'Etat, c'est le ministre des Travaux publics qui homologue.

Le droit d'initiative appartenant aux compagnies, le ministre ou le préfet ne peut qu'homologuer ou rejeter en bloc leurs propositions, sans avoir le droit de les modifier, d'en approuver une partie et de rejeter les autres. En pratique, il fait souvent connaître qu'il n'homologuera une proposition que si elle est modifiée ou complétée dans tel ou tel sens; la compagnie examine alors si elle préfère retirer son tarif, ou donner satisfaction aux *réserves* auxquelles est subordonnée l'homologation; c'est souvent après des négociations laborieuses que s'établit l'accord nécessaire à la mise en vigueur d'un tarif nouveau.

Le même accord est, en principe, nécessaire pour supprimer un tarif homologué. Toutefois, aujourd'hui, le ministre ne donne plus que des homologations *provisoires*, de manière à pouvoir les retirer quand il le veut. Après avoir contesté la légalité de ce procédé, les compagnies l'ont reconnue, sous réserve que le retrait d'homologation serait précédé des mêmes formalités d'enquête

et d'instruction que l'homologation; le retrait doit d'ailleurs porter, comme l'homologation elle-même, sur la totalité des prix et conditions qui avaient été proposés à titre de bloc solidaire par la compagnie.

De leur côté, les compagnies ont souvent présenté des tarifs *temporaires*, devant prendre fin de plein droit à une date déterminée, si une nouvelle proposition n'avait pas été présentée pour les proroger, de telle sorte qu'aucune nouvelle décision du ministre ne soit nécessaire pour leur suppression. L'administration n'homologue des tarifs de cette nature que dans des circonstances très exceptionnelles.

Dans l'un comme dans l'autre cas, un tarif abaissé ne peut être *relevé* qu'après un délai de trois mois pour les voyageurs, ou d'un an pour les marchandises.

Cette interdiction a longtemps été considérée comme mettant obstacle à l'établissement de tarifs *de saison*. Depuis quelque temps, l'administration les autorise. Elle a reconnu que l'on ne devait pas assimiler au relèvement d'un prix le fait d'établir un tarif qui, dès l'origine, comporte des prix différents suivant les époques de l'année. C'est, en effet, la seule manière de rendre possibles les abaissements extrêmes qui sont nécessaires pour certains transports de très faible valeur, mais que les compagnies ne peuvent consentir qu'en les limitant aux époques où leur personnel et leur matériel sont peu occupés.

Par une dérogation aux règles générales, résultant de deux décrets du 26 avril 1862 et du 1er août 1864 (ann. VII), les tarifs d'*exportation* peuvent être mis en vigueur cinq jours après avoir été déposés au ministère, sans qu'il faille attendre l'expiration du délai d'affichage et de l'instruction régulière, qui se poursuit néanmoins; ils peuvent être relevés après trois mois d'application seulement. Pour les tarifs de *transit*, c'est-à-dire pour ceux qui ne concernent que les marchandises traversant la France, on a supprimé tout délai et toute homologation, soit pour

la mise en vigueur, soit pour le relèvement ; mais en vue d'empêcher que ces tarifs n'établissent des inégalités entre les ports voisins, tous nos ports ont été répartis en groupes, dont chacun forme, au point de vue du transit, un ensemble indivisible, qui doit jouir des mêmes prix totaux pour les relations avec une même frontière, malgré l'inégalité des parcours. Les tarifs établis dans les conditions spéciales admises pour le transit se composent donc nécessairement de prix fermes.

Au moment des conventions de 1883, les grandes compagnies ont pris, dans des lettres communiquées aux Chambres (annexe VII-C), deux *engagements* qui confèrent au ministre un véritable droit d'initiative, pour modifier certains tarifs intéressant le commerce international. En premier lieu, si elles en sont requises, elles doivent appliquer les tarifs de transit à l'exportation, pour toutes les expéditions faites d'une gare située soit sur l'itinéraire du transit, soit sur les embranchements dans une zone de 30 kilomètres de part et d'autre, pourvu, dans ce dernier cas, que le trajet total n'excède pas le parcours en transit, de la gare d'entrée à la gare de sortie. En second lieu, les compagnies se sont mises à la disposition de l'administration, pour modifier toute combinaison de prix dont l'effet pourrait être d'altérer les conditions économiques résultant de notre tarif douanier, sous la seule réserve que les marchandises que ces prix visent ne soient pas importées en France, à plus bas prix, par d'autres voies de transport.

Ce dernier engagement donne le droit de faire tomber ce qu'on appelle les *tarifs de pénétration*, toutes les fois que, n'étant pas imposés par une voie concurrente, ils constitueraient une faveur réelle pour les produits étrangers. Pour imposer leur suppression, le ministre n'est plus réduit à user du retrait d'homologation, qui souvent aurait fait tomber, en même temps que les prix favorisant l'importation, des prix intéressant les transports intérieurs et proposés jadis solidairement avec les premiers. De

vastes enquêtes, ouvertes à la suite de ces engagements, ont montré que les prix ayant le caractère de faveur pour les produits étrangers étaient infiniment rares ; tous ceux qui ont été signalés ont été supprimés.

Les lettres de 1883 stipulent qu'en cas de désaccord sur l'application des engagements qu'elles renferment, avant que la décision du ministre soit définitive, l'affaire serait examinée par une commission où les compagnies seraient représentées avec voix délibérative. En fait, on n'a jamais eu besoin de recourir à cette commission.

Le ministre des Travaux publics, pour les lignes d'intérêt général, le préfet, pour les lignes d'intérêt local et les tramways de toute nature, ont un véritable pouvoir discrétionnaire dans trois cas, dans lesquels il n'existe pas de prix maxima inscrits au tarif légal. Il *fixe* alors le tarif, sur la proposition des compagnies, mais avec la faculté de statuer outre et contre ces propositions, et de modifier comme il l'entend les prix et les conditions qu'elles renferment.

En premier lieu, le tarif légal ne s'applique pas aux marchandises encombrantes pesant moins de 200 kilogrammes par mètre cube, aux petits colis pesant isolément moins de 40 kilogrammes, aux objets dangereux, aux valeurs, objets précieux et animaux de prix. Ces objets font l'objet du *tarif exceptionnel*, dans lequel le ministre (ou le préfet) fixe, chaque année, les majorations que le prix de ces transports peut comporter par rapport au tarif légal (Cahier des charges d'intérêt général, annexe VI, art. 47. — Dispositions analogues, annexes XXII et XXIII).

En second lieu, les *frais accessoires* sont fixés de la même manière, d'après une évaluation approximative des dépenses que les opérations auxquelles ils correspondent imposent aux compagnies (art. 51).

Enfin, pour les marchandises non dénommées au tarif légal, la taxe maxima doit être établie par *assimilation*

avec celle des classes de ce tarif avec laquelle elles ont le plus d'analogie (art. 45). L'assimilation, faite provisoirement par la compagnie, est ensuite soumise à l'administration, qui prononce définitivement; mais elle peut être discutée au contentieux, si la compagnie en conteste le bien fondé.

Le cahier des charges, d'une part, les arrêtés fixant le tarif exceptionnel et les frais accessoires, d'autre part, soumettent les transports à un certain nombre de règles, dont nous indiquerons les plus importantes, en analysant les tarifs applicables aux voyageurs et aux marchandises. On appelle *tarif général* l'ensemble des prix et des conditions appliqués aux transports pour lesquels la compagnie ne stipule aucune dérogation à ces règles. On appelle *tarif spécial* tout tarif comportant, pour le public, certains avantages (consistant généralement en réductions de prix), dont le bénéfice est subordonné à certaines dérogations aux conditions du tarif général, stipulées par la compagnie à son profit.

Les tarifs spéciaux prennent le nom de *tarifs d'exportation* ou *de transit*, quand ils sont établis exclusivement pour l'exportation ou le transit, dans les conditions spéciales indiquées ci-dessus.

Les *tarifs communs* sont ceux qui édictent des règles spéciales pour fixer les prix et les conditions de transports effectués par plusieurs réseaux de chemins de fer indépendants l'un de l'autre, ou par un chemin de fer et une entreprise de roulage ou de navigation.

V. Caractère juridique des tarifs. — Les compagnies, étant tenues de faire homologuer leurs tarifs, sont tenues également de s'y conformer. Le contrat de transport, entre elles et chaque particulier, n'est pas un contrat librement débattu; il ne peut être passé que conformément aux prix et conditions d'un tarif régulièrement homologué. Les tarifs sont des *types des contrats*, débattus entre les

compagnies, d'une part, et l'administration représentant le public, d'autre part. Si, pour le transport d'un même produit, il existe plusieurs de ces types, comportant des conditions et des prix différents, le voyageur ou l'expéditeur peut choisir entre eux; mais la compagnie et lui doivent se conformer au tarif qu'il adopte, sans y rien changer. Toute stipulation contraire est nulle de plein droit. Les *traités particuliers* sont formellement interdits par l'article 48 du cahier des charges, qui n'admet que deux exceptions : les remises faites aux indigents, et les traités passés avec le gouvernement, dans l'intérêt des services publics.

Pour permettre de vérifier l'observation de cette règle, toute expédition doit donner lieu à la délivrance d'un *récépissé*, conforme à un modèle arrêté par l'administration, mentionnant le poids et la nature du colis, le prix et le délai de transport. (Loi du 13 mai 1863 ; voir ann. XXVII, art. 50.)

En mettant en vigueur un tarif qui n'aurait pas été homologué conformément aux règles posées par l'ordonnance de 1846, les chefs de service de la compagnie encourraient les peines prévues à l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845.

Il en serait de même de l'expéditeur qui chercherait à éluder le paiement de la taxe réellement due, en faisant une *fausse déclaration*, au point de vue du poids ou de la nature de la marchandise. Malgré l'avis contraire de beaucoup d'auteurs, une jurisprudence bien établie considère comme une contravention, avec raison suivant nous, le fait par un expéditeur de formuler inexactement ces indications; il est, en effet, *tenu* de les insérer dans la déclaration d'expédition pour se conformer aux décisions portant homologation des tarifs (voir ann. XXVII, art. 44); or ces décisions rentrent dans celles que le ministre ou le préfet prend pour assurer l'exploitation des chemins de fer, et dont l'observation est obligatoire pour le public. Toutefois, il faut reconnaître que le système consacré par la jurisprudence, s'il est légal, est assez peu satisfaisant, car la

pénalité est encourue, en droit, indépendamment de toute intention frauduleuse (voir p. 114), et cependant elle ne pourrait être appliquée sans injustice, quand il y a une erreur commise de bonne foi. Il vaudrait mieux la remplacer par une sanction civile, consistant en une forte majoration de taxe, en cas de mentions inexactes dans la déclaration d'expédition.

En fait, quand c'est par erreur que la compagnie et l'expéditeur ont passé un contrat comportant une fausse application des tarifs, il n'est pas exercé de poursuites contre eux; mais leur contrat *ne les lie pas*. Vainement il y a eu accord sur le service à rendre et sur le prix à payer; si le prix n'est pas celui qui devait être perçu, l'erreur doit être rectifiée, du jour où elle est reconnue, tant que la prescription n'est pas acquise. Lors même que le voyageur ou l'expéditeur aurait été mal renseigné par un agent de la compagnie, il doit payer la taxe, et du moment où il n'y a pas eu dol, il ne peut réclamer aucune indemnité; il ne le pourrait pas davantage, si l'erreur était due à la reproduction inexacte du tarif dans les recueils que les compagnies font imprimer et mettent à la disposition du public. Le tarif approuvé par le ministre fait seul foi; c'est lui que le public, comme la compagnie, doit connaître et respecter, et l'obligation de s'y conformer serait un vain mot, si la compagnie, quand elle a indiqué un prix inexact, devait, en même temps qu'elle rectifie la taxe, rembourser à l'expéditeur, comme indemnité pour le dommage résultant de l'erreur commise, la somme qu'elle n'avait pas perçue à tort et qu'elle est *tenue* d'encaisser, à titre de complément de la taxe légale, parce que cette taxe est obligatoire pour elle aussi bien que pour le public.

L'autorité chargée du contrôle doit veiller à la stricte observation des tarifs; elle peut adresser des injonctions aux compagnies qui s'en écarteraient systématiquement, et au besoin dresser procès-verbal. Mais elle ne doit intervenir que dans l'*intérêt général*, à raison de faits assez

répétés pour toucher le public, car l'autorité judiciaire est seule compétente pour trancher les litiges *individuels* auxquels donne lieu l'*interprétation* d'un tarif ou son *application* à un transport particulier.

Malgré le caractère administratif des actes homologuant les tarifs, l'*autorité judiciaire* statue sans avoir à prononcer le renvoi devant l'autorité administrative, en cas de doute sur leur interprétation. Les taxes de chemins de fer sont, en effet, des péages, que notre législation assimile aux contributions indirectes (Voy. p. 24) ; par suite, les tribunaux ont pleine compétence pour statuer sur toutes les conséquences des actes qui les instituent.

En raison du caractère commercial des entreprises de transport, c'est le *tribunal de commerce* qui est compétent. Cette règle est appliquée, en fait, même quand c'est l'administration des chemins de fer de l'Etat qui est en cause, en vertu des dispositions de la loi de 1845, qui soumettent l'Etat, en pareil cas, aux mêmes responsabilités que les compagnies concessionnaires.

Au point de vue du lieu où l'action peut être intentée, la jurisprudence considère les compagnies comme ayant un *domicile* partout où il existe une gare assez importante pour avoir le caractère d'un établissement principal.

Du caractère obligatoire des tarifs, il résulte que les litiges sur leur interprétation peuvent être portés jusque devant la Cour de cassation. Il ne s'agit pas, en effet, dans ces litiges, de savoir quelle a été, *en fait*, la commune intention des parties, mais de savoir quel est, *en droit*, le sens du tarif, qui est leur *loi* commune, et dont il ne leur appartenait pas de modifier la portée. C'est pourquoi la Cour suprême peut être appelée à casser, pour violation de la loi, les décisions de justice qui auraient donné une fausse interprétation aux tarifs des chemins de fer.

VI. Tarifs applicables aux voyageurs et à leurs bagages. — Le *tarif légal* des grands réseaux établit, pour les voyageurs, trois *classes* se distinguent par le

degré de confortable offert dans les voitures. Les prix sont fixés, par kilomètre, à 10 centimes, $7^c,5$ et $5^c,5$. Les parcours au-dessous de 6 kilomètres sont payés comme 6 kilomètres. Les enfants au-dessous de trois ans, tenus sur les genoux, ne paient pas; les enfant de trois à sept ans paient demi-place (ann. VI, art. 42).

Les *chiens* ne sont transportés que dans les trains de voyageurs, au prix de $1^c,5$ par kilomètre, à moins d'être expédiés en grande vitesse comme petits animaux en cage. (Voy. ann. XXVI, art. 18 à 21 et 36.)

Sur les réseaux secondaires, le tarif légal est souvent plus élevé, mais parfois aussi moins élevé que sur les grands réseaux. Sur quelques-uns, il ne prévoit que deux classes ou même qu'une seule. Pour les tramways urbains, il comporte souvent, pour chaque classe, soit un prix unique pour toute distance, soit deux ou trois prix applicables à des *zones* définies, sans proportionnalité rigoureuse avec la longueur des parcours.

Sur les chemins de fer, les voyageurs ont presque partout droit au transport gratuit de 30 kilogrammes de *bagages;* les excédents se paient à raison de 36 centimes par tonne et par kilomètre. Sont admis comme bagages les objets de toute nature que le voyageur transporte avec lui. Mais la franchise est personnelle, en sorte que le bénéfice n'en peut être cédé à un tiers. En cas de perte des colis, l'indemnité due par la compagnie ne peut excéder la valeur normale qu'on pouvait attribuer aux effets du voyageur.

Le *tarif général* était, jusqu'en 1892, égal au tarif légal sur presque toutes les lignes; de plus, tous les prix payés par les voyageurs étaient majorés d'un impôt de 23,2 0/0 perçu au profit de l'Etat. Depuis le 1er avril 1892, l'impôt a été abaissé à 12 0/0 sur les lignes d'intérêt général; en même temps, sur les sept grands réseaux, les prix du tarif général ont été réduits de 10 0/0 en 2e classe et de 20 0/0 en 3e classe, de sorte qu'aujourd'hui, la taxe payée par le public, *impôt compris*, est de $11^c,2$ en 1re classe,

7c,56 en seconde, et 4c,928 en 3e classe. Elle est de 40 centimes par tonne, pour les excédents de bagages. En même temps que les prix ont été ainsi abaissés, les conditions d'application en vigueur sur les divers réseaux ont été uniformisées. Nous les donnons ci-après, ainsi que les prix, dans l'annexe XXVI.

La réforme, accompagnée de réductions moindres, quoique sensibles, sur les tarifs spéciaux, n'a entraîné *pour les compagnies* ni bénéfice ni perte sur la recette brute ; la plus-value annuelle constatée dans leurs recettes, l'année où elle a été effectuée et les années suivantes, a été la même qu'auparavant, l'impulsion donnée au trafic ayant compensé la baisse des prix. *Pour l'Etat*, le dégrèvement s'est traduit par une perte de 50 millions par an sur le produit de l'impôt. Dans l'ensemble, la recette brute totale encaissée sur le public a subi une réduction de 11 0/0 environ, par rapport à ce qu'elle eût été, d'après la progression constatée jusque-là, si le dégrèvement, représentant en moyenne 17 0/0 des prix antérieurs, n'avait pas été effectué.

Les prix sont, en France, les mêmes pour les express que pour les trains omnibus; mais assez souvent, les voyageurs de 2e et de 3e classe sont exclus des trains rapides, ou n'y sont admis que s'ils effectuent un assez long parcours.

Sur les lignes de banlieue, les prix sont souvent sensiblement plus bas que le tarif ordinaire; ils figurent alors dans des tarifs spéciaux, bien que la jouissance n'en soit subordonnée à aucune condition particulière.

La réduction de tarifs faite en 1892 n'a pas été étendue aux lignes d'intérêt local et aux tramways. Cependant, l'impôt perçu sur les voyageurs qui empruntent ces lignes a été réduit à 3 0/0. Pour les tramways à traction animale et pour les tramways à traction mécanique où le prix des places ne dépasse pas 0 fr. 30, les concessionnaires paient l'impôt par abonnement, d'après un tarif établi pour les voitures publiques à volonté par la loi du 11 juillet 1879,

qui ne permet pas de calculer la part afférente à chaque voyageur pour la lui réclamer.

Parmi les *tarifs spéciaux* concernant les voyageurs, nous citerons d'abord ceux des *places de luxe*, qui comportent la perception de taxes majorées, moyennant lesquelles un matériel exceptionnellement confortable est mis à la disposition des voyageurs. D'après le cahier des charges (art. 43), les places de luxe ne devraient jamais excéder le cinquième des places du train. Cependant, on autorise aujourd'hui la mise en marche de *trains de luxe*, composés uniquement de places de cette nature; on les considère comme des trains supplémentaires et facultatifs, s'ajoutant au service normal, et ne dispensant pas les compagnies d'avoir des trains express soumis aux clauses du cahier des charges.

De tous les tarifs spéciaux, les plus importants sont ceux des billets d'*aller et retour*, comportant une réduction subordonnée à la condition que les deux coupons soient utilisés par la même personne, dans un délai déterminé et assez court. Ils ont pour objet de faciliter les voyages de très courte durée, sur la fréquence desquels le prix du transport exerce une action prépondérante, puisque les dépenses d'hôtel sont faibles ou nulles. La vente du coupon de retour, interdite par le tarif, constitue une contravention. Les billets d'aller et retour sont délivrés de toute gare à toute gare sur les réseaux de l'Est, du Midi, d'Orléans et de l'Etat; sur les trois autres réseaux, ils existent entre Paris et toutes les gares, et entre chaque centre de quelque importance et toutes les gares situées dans un rayon déterminé. Sur les réseaux des grandes compagnies, la réduction, par rapport au double du billet simple, est de 25 0/0 en 1re classe, de 20 0/0 en 2e et en 3e classe; sur le réseau d'Etat, elle est de 30 0/0 jusqu'à 100 kilomètres, et croît ensuite jusqu'à atteindre 40 0/0.

Dautres tarifs spéciaux sont constitués par les *cartes d'abonnements*, *billets circulaires*, *billets collectifs*, etc.

Quelques-uns réservent le bénéfice de réductions particulières à des voyageurs d'une certaine catégorie, *émigrants*, *étudiants*, *ouvriers*. Pour ces derniers, des réductions très accentuées sont faites, dans la banlieue des grandes villes, le plus souvent à charge de faire usage de certains trains spécialement désignés.

Les *trains de plaisir* sont également des trains spéciaux comportant des réductions considérables; par une tolérance peu conforme aux règles strictes du cahier des charges, ces réductions sont établies sans avoir la durée réglementaire de trois mois, et appliquées sans homologation, sur simple avis préalable donné à l'Administration, qui se réserve seulement le droit de les interdire, si elle le juge nécessaire.

Il ne faut pas confondre avec les tarifs spéciaux la réduction stipulée au profit des militaires par le cahier des charges, ni les réductions et exemptions de taxes que les compagnies accordent bénévolement, par carte ou par bon spécial, à leurs agents, à ceux des autres réseaux et à leurs familles, aux instituteurs, aux membres de certaines congrégations, aux adhérents à certains congrès, etc. Ces faveurs, quand elles profitent à d'autres qu'au personnel de la compagnie, aux indigents, ou à l'Etat pour des transports concernant les services publics, constituent une violation flagrante des règles relatives à l'établissement et à la perception égale des tarifs. La loi de finances du 29 mars 1897 (art. 5) frappe d'un timbre spécial les cartes et permis qui ne sont pas délivrés en vertu d'une mesure d'ordre général, approuvée par le ministre.

VII. Tarif légal et tarif général de grande et de petite vitesse, pour les marchandises et pour les animaux; délais, classification et prix; tarif exceptionnel; frais accessoires. — Il faut nécessairement commencer l'étude des tarifs de marchandises par la ques-

tion des *délais de transport*, car c'est par ces délais que se définissent les deux régimes bien distincts sous lesquels peuvent être effectués les transports, la grande et la petite vitesse. L'article 50 du cahier des charges (ann. VI) indique comment ils sont déterminés.

En *grande vitesse* (G. V.), les délais se calculent d'après la marche des trains de voyageurs. L'expédition doit être faite par le premier train contenant des voitures de toute classe, qui part trois heures au moins après que le colis a été déposé à la gare; la délivrance doit être faite dans les deux heures qui suivent l'arrivée de ce train. En cas de transmission d'un réseau à un autre, la réexpédition se fait par le premier train qui part trois heures au moins après l'arrivée du colis dans la gare de jonction; le délai est porté à six heures, s'il y a deux gares distinctes reliées par rails. (Voir ann. XXVI, art. 54.)

En *petite vitesse* (P. V.), l'expédition doit être faite le lendemain du dépôt du colis à la gare. La durée du trajet est fixée par le ministre (ou par le préfet pour les réseaux locaux), sans pouvoir dépasser un jour par 125 kilomètres. En fait, c'est ce minimum de parcours qui est appliqué, sur la plupart des lignes, sous cette seule réserve que les excédents, jusqu'à 25 kilomètres, n'entrent pas en compte; sur les principales lignes, au nombre de 62, le parcours journalier minimum est porté à 200 kilomètres pour les marchandises des quatre premières séries. La délivrance du colis doit être faite le lendemain de l'arrivée. La transmission d'un réseau à un autre donne droit à un jour de plus. En cas de passage par la Ceinture, on compte deux jours seulement pour les deux transmissions et pour le trajet sur cette ligne. (Voir ann. XXVII, art. 51.)

En grande comme en petite vitesse, le *délai total* de transport est seul obligatoire pour la compagnie; elle l'utilise comme elle le veut, faisant l'expédition à son gré par les trains de voyageurs, par des trains réguliers de marchandises ou par des trains facultatifs; elle est obligée, seulement, de tenir la marchandise à la disposition du des-

tinataire à l'expiration du délai légal, calculé comme il est dit ci-dessus.

Le *tarif légal* (ann. VI, titre IV) fixe les prix, par tonne pour les marchandises, par unité pour les animaux, les voitures et les cercueils; ces derniers ne peuvent être transportés qu'en grande vitesse.

Le calcul des prix se fait par kilomètre (avec un minimum de perception répondant à 6 kilomètres) et par fraction de 10 kilogrammes. Jusqu'en 1892, le tarif des chemins de fer était majoré, pour la grande vitesse, de l'impôt de 23,2 0/0. Cet impôt a été entièrement aboli, pour les marchandises, le 1er avril 1892, et en même temps, le tarif général de grande vitesse, qui jusque-là était égal au tarif légal, a été considérablement réduit.

Les *tarifs généraux* présentaient autrefois de grandes divergences d'une compagnie à l'autre; depuis les conventions de 1883, un travail laborieux d'unification de ceux des sept réseaux principaux a été poursuivi. Après une série de réformes partielles atténuant progressivement les divergences, il a enfin abouti, en 1892 et 1895, à l'adoption d'une rédaction identique pour les *conditions d'application* de tous les tarifs généraux, ainsi qu'à l'établissement de prix identiques pour tous les transports en grande vitesse et pour ceux qui sont taxés par tête ou par pièce en petite vitesse. Les annexes XXVI et XXVII reproduisent ces textes communs. Pour les marchandises taxées d'après leur poids en petite vitesse (marchandises à la tonne) qui constituent la plus grande partie du trafic, l'unité n'a pu être réalisée dans les prix; elle n'existe qu'en ce qui concerne les conditions de transport et la *classification*.

Pour les *animaux et voitures*, les prix actuels du tarif général, en petite vitesse, sont ceux du tarif légal. En grande vitesse, le tarif légal est double de celui de la petite, mais le tarif général est sensiblement inférieur à ce maximum, comme le montre le tableau ci-après.

Prix du tarif général par kilomètre . . .	P. V.	G. V.
	—	—
Bœuf, cheval, âne....................	10 cent.	16 cent.
Veau ou porc............................	4	6
Mouton, chèvre........................	2	3
Voitures à un fond..................	25	40
Voitures à deux fonds..............	32	50

Pour les *marchandises à la tonne en grande vitesse*, le tarif légal prévoit un prix unique de 36 centimes; le tarif général actuel établit deux barèmes à base décroissante, du système belge, dont les prix sont calculés d'après les bases kilométriques ci-dessous :

Tarif général.	Prix par kilomètre.	Denrées comestibles.	Autres marchandises.
—	—	—	—
par km..............	de 0 à 100 km.	24 cent.	32 cent.
par km. en sus,	de 100 à 300	22,5	30
id.	de 300 à 500	21	28
id.	de 500 à 600	19,5	26

et ainsi de suite, la décroissance continuant par échelons égaux, de 100 en 100 kilomètres. Ces deux barèmes constituent un tarif commun aux sept grands réseaux : par suite, ils sont appliqués en faisant jouer la décroissance des bases sur le parcours total, lorsque celui-ci emprunte plusieurs de ces réseaux, sans que l'on reparte de la base initiale à chaque transmission et sans que l'on ajoute de frais accessoires pour cette transmission.

En petite vitesse, le *tarif légal* établit quatre *classes* de *marchandises taxées à la tonne*, d'après les bases ci-après : pour les trois premières classes, les prix maxima à toute distance sont de 16 centimes, 14 centimes, 10 centimes par kilomètre ; pour la quatrième, il a été institué en 1863 un tarif maximum à base décroissante et à paliers, partant de 8 centimes aux petites distances pour aboutir à 4 centimes par kilomètre aux grandes.

La *classification* uniforme, d'après laquelle sont établis

les tarifs généraux actuellement en vigueur sur les grands réseaux, est plus complexe quoiqu'elle ait été considérablement simplifiée en 1901. Elle dénomme environ 1,350 marchandises, réparties en six *séries*, d'après leur valeur, leur nature, les sujétions qu'entraîne leur transport, etc. Les dénominations usuelles qui ne figurent pas à cette classification, ainsi que les marchandises qui sont inscrites dans les tarifs spéciaux avec certaines *spécifications* particulières limitant les catégories qui en profitent, figurent en italiques dans une *nomenclature générale*, où se trouve indiquée la dénomination correspondante à chacune d'entre elles dans la classification officielle.

Sur les grands réseaux, le tarif général applique à chaque série un tarif à base décroissante, du système belge. Ces tarifs comportent de légères différences d'un réseau à l'autre. La plupart des grandes compagnies ont adopté comme base initiale, pour les cinq premières séries, 16, 14, 12, 10 et 8 centimes, avec une décroissance commençant à 100 kilomètres; pour la sixième série, la base initiale est aussi de 8 centimes, mais le tarif descend à 4 centimes par kilomètre en sus dès le 26e kilomètre. Sur l'Est, la troisième série part de 11 centimes. Sur le réseau d'Etat, les bases initiales sont un peu moindres que sur les autres, mais il n'y a pas de décroissance régulière ; le prix kilométrique décroît d'abord, puis croît ensuite, sans que ces variations répondent à aucune loi, et il redevient uniformément égal à la base initiale pour tous les parcours dépassant 300 kilomètres.

Les tarifs spéciaux n° 32 des compagnies d'Orléans et du Midi sont de véritables annexes au tarif général. Le premier se compose de prix fermes entre diverses gares des lignes de Paris à Bordeaux, à Nantes et à Toulouse ; le second contient des barèmes spéciaux et des prix fermes concernant la ligne de Bordeaux à Cette. Chacun de ces prix ou de ces barèmes est applicable à toutes les marchandises de l'une des cinq premières séries. Les tarifs 32 avaient été institués d'abord pour maintenir cer-

taines réductions spéciales établies autrefois, que l'on a dû laisser subsister, lors de la revision des tarifs généraux opérée après les conventions de 1883, pour ne pas créer des relèvements inadmissibles. Lors de la suppression des péages sur les canaux rachetés, en 1898, le Midi a joint aux prix anciens qui avaient été inscrits dans le tarif spécial 32, deux nouveaux barèmes excessivement bas, établis par la convention de rachat, pour le transport par wagons complets, entre Bordeaux et Cette, de certaines marchandises qui, sans cela, eussent été détournées par la navigation. (Voir annexe XVIII-B.) Tous ces prix, étant applicables d'office et sans conditions spéciales, devraient être rattachés au tarif général.

Le tarif général comporte des *majorations* de taxes, pour certaines expéditions. La limite que ces majorations peuvent atteindre est fixée par le cahier des charges (art. 46), pour les masses indivisibles d'un poids considérable, et par le *tarif exceptionnel* que le ministre arrête comme nous l'avons expliqué page 149, dans divers autres cas. Le texte même des arrêtés ministériels est reproduit dans les conditions d'application des tarifs. (Ann. XXVI et XXVII.)

Une majoration de 50 0/0 est appliquée, en grande et en petite vitesse, aux *masses indivisibles* de 3 à 5 tonnes, aux *marchandises encombrantes* pesant moins de 200 kilogrammes par mètre cube, aux *animaux d'une valeur déclarée supérieure à 5,000 francs*, et, en outre, en petite vitesse, *au plaqué*, *aux dentelles*, *aux objets d'art*. La majoration est portée à 100 0/0 pour les masses indivisibles de plus de 5 tonnes. La compagnie n'est pas tenue d'accepter le transport des masses de plus de 8 tonnes en G. V. et de 20 tonnes en P. V.; si elle l'accepte, elle traite de gré à gré, et alors elle doit accorder les mêmes conditions à quiconque les demande pendant trois mois. Les majorations relatives aux masses indivisibles sont d'ailleurs très atténuées en petite vitesse par les *tarifs spéciaux ;* elles sont suppri-

mées partout jusqu'à 5 tonnes, ramenées à 50 0/0 sur certains réseaux et supprimées sur les autres jusqu'à 10 tonnes ; en outre certaines compagnies atténuent beaucoup l'effet de ces majorations, en les faisant porter non sur le poids total, mais seulement sur la fraction de ce poids excédant 10 tonnes.

Les *marchandises dangereuses* de 1re et 2e catégories (Voy. p. 126) ne sont transportées qu'en petite vitesse, avec des majorations de taxe atteignant respectivement 50 0/0 et 25 0/0 sur les prix ordinaires; celles de 3e catégorie sont reçues en G. V. sans majoration, et subissent en P. V. une majoration de 10 0/0.

Les *petits colis* pesant isolément moins de 40 kilogrammes sont taxés, en P. V., sur le pied de 0 fr. 25 par tonne, et en G. V., d'après un tarif décroissant à base initiale de 0 fr. 35; mais le prix ne peut jamais dépasser celui d'un colis de 40 kilogrammes. Le *groupage* des petits colis expédiés à un même destinataire est admis à découvert quand l'expédition est faite par un particulier, à couvert seulement (c'est-à-dire à condition que les colis soient réunis dans un même emballage) pour les expéditions faites par les commissionnaires de transport.

Le prix payé pour une expédition quelconque ne peut, d'ailleurs, en aucun cas, descendre au-dessous de 0 fr. 40.

Les *finances et valeurs* ne sont transportées qu'en grande vitesse, moyennant un prix de 0 fr. 252 par 1,000 francs et par kilomètre, y compris l'impôt de 12 0/0, qui a été maintenu en 1892 pour ces transports.

Le même prix est applicable, d'après le tarif général (art. 52), aux *retours d'argent*, pour les objets expédiés *contre remboursement ;* mais les tarifs spéciaux réduisent la taxe dans ce cas, pour toute distance, à 15 centimes par 100 francs, avec minimum de perception de 55 centimes.

Aux taxes kilométriques établies suivant les règles diverses que nous venons d'exposer s'ajoutent les *frais*

accessoires. Ils sont calculés ainsi qu'il suit, sur les chemins de fer d'intérêt général, en vertu d'un arrêté du 27 octobre 1900, modifié par ceux du 21 décembre 1900 et du 29 février 1903, et dont le texte est aussi reproduit par les conditions d'application des tarifs.

L'*enregistrement* de chaque expédition donne lieu à la perception, par la compagnie, d'une taxe de 10 centimes. Pour les bagages, cette taxe comprend l'impôt de 12 0/0.

En outre, le *récépissé*, dont la délivrance est obligatoire, est frappé par le fisc d'un *droit de timbre* fixé à 35 centimes pour la G. V. et à 70 centimes pour la P. V.; ce droit est réduit à 10 centimes pour les colis postaux ainsi que pour les expéditions de toute nature faites par les tramways ; seuls les bulletins de bagages n'en sont pas frappés, par une exception peu justifiée. La Chambre a été saisie, à maintes reprises, de projets de loi ayant pour objet de substituer un droit gradué à ces droits fixes, dont le taux est exorbitant pour les très petites expéditions, surtout en petite vitesse.

La *manutention* des marchandises donne lieu à une taxe de 1 fr. 50 en grande vitesse. En petite vitesse, le taux par tonne est aussi de 1 fr. 50 pour les expéditions de détail, mais il descend à 1 franc pour les expéditions d'au moins 4,000 kilogrammes ou pour les wagons complets, à moins que le tarif ne spécifie que c'est le prix de 1 fr. 50 qui est applicable; ces chiffres se décomposent ainsi qu'il suit :

		Détail.	Wag. complets.
Frais de gare	départ	0,35	0,20
	arrivée	0,35	0,20
Chargement		0,40	0,30
Déchargement		0,40	0,30

Si le chargement ou le déchargement est effectué par l'expéditeur ou le destinataire, la taxe correspondante n'est pas due. Dans ce cas, les *délais* dans lesquels les

wagons doivent être demandés par les expéditeurs, *chargés* ou *déchargés*, sont réglés par l'arrêté ministériel ; si ces délais sont dépassés, il est dû à la compagnie, pour chaque wagon indûment immobilisé, un droit de *stationnement* fixé à 10 francs par jour les trois premiers jours et à 12 fr. par jour au delà.

La *transmission* d'un réseau à l'autre donne lieu, pour la petite vitesse seulement, à une taxe de 40 centimes par tonne entre lignes de même largeur ; entre lignes de largeur différente, la taxe est portée à 0 fr. 70 pour tenir compte du *transbordement*. Cette dernière opération ne donne lieu à aucune taxe, quand les lignes dont la largeur diffère font partie d'un même réseau ; toutefois sur le réseau d'Orléans, pour le calcul des taxes, quand une ligne à voie étroite est empruntée en *transit* seulement, on compte les 30 centimes de frais de transbordement à chaque extrémité de cette ligne. (Convention de 1892, ann. XXI-B.)

Les pesages supplémentaires se paient 10 centimes par 100 kilogrammes ; s'il s'agit du passage à la bascule d'un wagon complet ou d'un camion, la taxe est de 30 centimes par tonne, avec minimum de 0 fr. 75 par camion ou de 1 franc par wagon, et maximum de 1 franc par camion, de 2 francs par wagon chargé de moins de 10 tonnes, et de 3 francs par wagon de plus de 10 tonnes. Moyennant cette taxe, la compagnie doit délivrer un bulletin constatant les résultats du pesage supplémentaire. Aucune taxe n'est due pour le premier pesage que la compagnie fait au départ, quand elle veut vérifier l'exactitude de la déclaration d'expédition, ni même pour les pesages supplémentaires demandés ultérieurement, dans le cas où ceux-ci feraient constater des manquants; il faut remarquer, d'ailleurs, que la compagnie est toujours libre de ne pas faire le pesage au départ, en acceptant comme bon le poids que l'expéditeur est tenu d'inscrire préalablement sur sa déclaration.

La compagnie doit constater sur le récépissé, si elle

en est requise, le nombre d'objets qui composent une expédition, à moins qu'il ne s'agisse d'objets en vrac. Si le nombre de ces objets dépasse 20 par tonne, elle perçoit pour le comptage 15 centimes par groupe de 20 pièces, avec maximum de 3 francs par wagon complet.

Les délais de transport étant connus du public, c'est au destinataire à savoir à dater de quel jour il est en droit de venir prendre livraison d'un envoi. Les compagnies ne sont donc pas tenues de l'aviser de l'arrivée des marchandises ; mais elles le font toujours en pratique, et elles perçoivent 15 centimes pour l'envoi de cet avis, qu'elles ont d'ailleurs le droit d'expédier sous la forme qu'elles veulent (art. 56 des conditions G. V. et 53 des conditions P. V.). Les marchandises doivent être enlevées le lendemain de la réception de l'*avis d'arrivée*, si celui-ci a été expédié de manière à parvenir avant midi pour les expéditions dont le déchargement est fait par la compagnie, avant 6 heures du soir pour celles pour lesquelles cette opération est faite par le destinataire. Quand le délai d'enlèvement est dépassé, il est dû, à titre de *magasinage*, une taxe fixée, par 100 kilogrammes et par jour, à 5 centimes pour chacun des trois premiers jours, et ensuite à 10 centimes le quatrième jour, à 15 le cinquième, et à 20 les jours suivants ; toutefois, la perception de ces majorations est subordonnée à l'envoi d'un *avis de souffrance*, adressé par la compagnie à l'expéditeur. (Art. 27, 28 et 55 G. V.; art. 16 et 52 P. V.)

Le *dépôt des bagages*, dans les gares de voyageurs, est taxé suivant le même tarif, avec la même progression, non plus d'après le poids, mais par *colis* et par jour; ces taxes sont doublées pour certains colis encombrants, et même quadruplées si ces colis sont mis en dépôt, à la consigne du départ, par des personnes autres que les voyageurs. (Art. 29 G. V.)

La *location des grues* pour les manutentions faites par les particuliers, la *désinfection des wagons* ayant servi

au transport des animaux, les *opérations en douane* lorsque les compagnies s'en chargent, donnent aussi lieu à la perception de frais accessoires.

Des frais accessoires, généralement identiques, sont appliqués, en vertu d'arrêtés préfectoraux, sur les chemins de fer d'intérêt local et sur les tramways qui transportent des marchandises.

VIII. Tarifs spéciaux; conditions; responsabilité; groupage. — Les tarifs spéciaux constituent le régime appliqué à la plus grande partie, de beaucoup, des transports de petite vitesse. Pour la grande vitesse, ils ont perdu une grande partie de leur importance, depuis la réduction du tarif général dont nous avons parlé.

Les tarifs spéciaux, répondant aux besoins particuliers de chaque région, présentent bien plus de divergences que les tarifs généraux, et ne se prêtent guère à une étude d'ensemble. Cependant, dans les réformes des tarifs effectuées depuis 1883, on a peu à peu introduit une certaine harmonie, au moins dans la forme. Dans les tarifs des divers réseaux, les marchandises figurent aujourd'hui sous les mêmes dénominations; elles sont groupées de telle sorte, que le tarif de même *numéro* renferme partout les mêmes produits (voir la liste de ces tarifs, ann. XXVIII-A) ; la nomenclature générale qui figure en tête du recueil général des tarifs indique le numéro du tarif spécial où peut prendre place chaque marchandise. Enfin, depuis 1901, les administrations des sept grands réseaux ont réuni dans un texte commun, intitulé *conditions générales d'application des tarifs spéciaux*, toutes celles des dérogations aux conditions du tarif général qui s'étendent à tous les tarifs spéciaux. Ces conditions générales régissent donc tous les transports effectués conformément à un tarif spécial, à moins que le tarif appliqué ne contienne une indication formelle en sens contraire. Nous en donnons le texte dans l'annexe XXVIII-B. Ce texte, combiné avec les conditions d'application des tarifs généraux, constitue

en réalité le code des transports par chemins de fer en France.

Pour les transports internationaux, il faut combiner ces conditions avec celles qui résultent de la Convention passée à Berne en 1890, sur laquelle nous reviendrons ci-après, page 177, et dont nous avons reproduit le texte dans l'annexe XXIX.

Les *conditions* générales ou particulières, auxquelles est subordonnée l'application des tarifs spéciaux, ont un double objet : en premier lieu, elles tendent souvent à rendre moins onéreux, pour la compagnie, un transport qui est moins rémunéré. Le second but, bien plus important, est d'établir, autant que possible, des distinctions répondant à la nature et à la valeur des diverses catégories de transports auxquelles peuvent donner lieu des marchandises similaires; grâce à ces distinctions, on parvient souvent à accorder des réductions à ceux de ces transports qui ne peuvent pas supporter des prix élevés et qui sont susceptibles de se développer par l'effet des abaissements de tarifs, sans entamer la recette due aux transports qui peuvent payer davantage ou qui offrent moins d'élasticité.

Les tarifs spéciaux ne peuvent être appliqués que sur la *demande de l'expéditeur*, puisqu'il faut qu'il accepte les conditions, moins favorables pour lui que celles du tarif général, auxquelles est subordonnée la réduction de prix. Cette demande peut être aujourd'hui formulée, sur les sept grands réseaux, de la façon la plus sommaire, en demandant simplement le tarif réduit (conditions communes, art. 1er). La compagnie qui reçoit l'expédition est alors *tenue de rechercher* la combinaison de prix que donne la taxe la plus abaissée, quelle que soit la destination, et de diriger la marchandise par l'itinéraire correspondant. Quand elle se trompe, il y a lieu à *rectification de taxe*, s'il s'agit d'un transport ne sortant pas de France. Au contraire, quand il s'agit d'un transport international,

d'après la convention de Berne, l'erreur commise par le chemin de fer qui, tout en appliquant des prix légalement en vigueur, n'a pas découvert et appliqué la combinaison de tarifs et d'itinéraires la plus économique pour l'expéditeur, ne donne lieu à rectification que s'il y a eu faute grave de la part de ses agents. (Annexe XXIX, art. 6.)

Les conditions des tarifs spéciaux comportent presque toujours un *allongement de délai*, qui est de cinq jours lorsque le tarif ne contient aucune indication contraire. (Art. 4.) En cas de soudure de plusieurs tarifs, les délais supplémentaires ne se cumulent pas, et le plus long est seul appliqué. Les compagnies trouvent à cet allongement l'avantage d'avoir plus de facilité pour combiner leurs opérations de manière à assurer une bonne utilisation des trains, et surtout celui de payer moins souvent des indemnités pour retards.

Quelques tarifs spéciaux comprennent au contraire, pour les denrées, des abréviations de délai.

Les conditions générales des tarifs communs renferment aussi deux articles (nos 2 et 3) ayant pour objet d'alléger la *responsabilité* des compagnies.

En droit commun, le transporteur est responsable de la marchandise qui lui est confiée, et ne peut s'exonérer de l'obligation d'indemniser le propriétaire, en cas de perte ou d'avarie, que s'il établit que la perte ou l'avarie a été causée par le vice propre de la chose ou par un cas de force majeure; le code établit contre lui une sorte de présomption de faute, jusqu'à preuve contraire. Pour les transports exécutés aux conditions d'un tarif spécial, cette présomption légale était jusqu'ici complètement renversée par une clause de style, appelée clause de non-responsabilité, et c'était au demandeur à prouver qu'il y avait eu faute de la compagnie, quand il prétendait obtenir une indemnité pour déchets ou avaries. Les nouvelles conditions communes ont substitué à la rédaction ancienne une rédaction empruntée à la Convention de Berne, qui a une

portée moins restrictive du droit commun. Les cas dans lesquels une *présomption d'irresponsabilité* est stipulée au profit du chemin de fer pour l'application des tarifs spéciaux sont limitativement énumérés; ce sont seulement ceux où l'avarie est de telle nature, qu'elle a dû vraisemblablement résulter des conditions dans lesquelles le transport est effectué, d'après le mode d'envoi et le tarif choisi par l'expéditeur (transport en vrac, en wagon découvert, emballage dont la défectuosité a été constatée au départ, etc.). Même dans ces cas, d'ailleurs, le chemin de fer reste responsable, si la preuve d'une faute incombant à la compagnie ou à ses préposés peut être faite par les intéressés.

La responsabilité de la compagnie, en cas de *retard* comme en cas de *perte ou d'avarie*, s'étend à la *totalité du dommage causé;* mais aucune indemnité n'est due pour le retard, quand il n'est pas prouvé qu'il en est résulté un préjudice pour le destinataire. C'est seulement par exception que quelques tarifs spéciaux limitent la responsabilité, en cas de retard, soit à une somme fixe, soit à une réduction déterminée du prix de transport, d'autant plus grande que le retard est plus prolongé. Suivant les tarifs où cette réduction du prix est prévue, elle constitue tantôt un *maximum* pour l'indemnité qui peut être éventuellement due par la compagnie en cas de dommage causé par le retard, tantôt une indemnité *forfaitaire*, qui est acquise sans qu'il soit besoin de justifier d'un préjudice effectif.

Le régime de l'indemnité forfaitaire, en cas de retard d'une durée limitée, est appliqué d'une manière générale aux transports internationaux, par la Convention de Berne. (Annexe XXIX, art. 40.) En outre, cette Convention limite les indemnités, en cas de perte ou d'avarie, à la *valeur courante* de la marchandise. Pour rendre le chemin de fer complètement responsable de tous les dommages qui seraient la conséquence indirecte du retard, de la perte ou de l'avarie, il faut contracter une assurance, en faisant une *déclaration d'intérêt à la livraison*, qui donne lieu au

paiement d'une taxe spéciale, proportionnelle au montant du risque assuré. (Art. 34, 38 et 41.)

Pour les *déchets de route*, les nouvelles conditions générales admettent une limite de tolérance, pour laquelle elles se réfèrent aux règlements édictés par application de la Convention de Berne. Cette limite est de 2 0/0 pour toutes les marchandises liquides ou humides, ainsi que pour quelques marchandises solides limitativement énumérées, et de 1 0/0 pour les autres marchandises solides de nature à subir un déchet par le seul fait du transport.

Beaucoup de tarifs spéciaux ne sont applicables qu'aux expéditions présentant un *minimum de tonnage* déterminé, ou payant pour ce poids si l'expéditeur y trouve avantage (voir l'art. 7 des conditions communes). Certains tarifs formulent cette condition en subordonnant le bénéfice des tarifs réduits à la condition d'expédier *un wagon complet* ou de payer pour un wagon ; dans ce cas, les excédents de poids qui ne peuvent être chargés sur un wagon sont taxés au tarif général, si l'expéditeur ne trouve pas avantage à payer un wagon complet de plus. La condition de payer par wagon complet est toujours imposée, pour jouir des tarifs réduits applicables aux expéditions *en vrac*, avec chargement par l'expéditeur.

Pour constituer le minimum de tonnage, le *groupage* de marchandises quelconques est permis; mais si ces marchandises ne sont pas toutes taxées au même prix, on applique à l'ensemble de l'expédition la taxe correspondant à celle d'entre elles qui est soumise au tarif le plus élevé. Les compagnies du Nord et de l'Est sont les seules qui aient un tarif appliquant des réductions notables aux marchandises de quelque nature qu'elles soient, pourvu qu'elles constituent un chargement de wagon complet. (Voir ann. XXVIII, note sous l'art. 7.)

Les autres réseaux français n'ont pas voulu adopter cette disposition, pour ne pas provoquer l'intervention habituelle des intermédiaires de transport. C'est un des

points sur lesquels notre régime de chemins de fer s'écarte de celui de l'Europe centrale. Dans tous les pays où le régime allemand est en vigueur, le public est dans l'obligation de s'adresser à des *groupeurs*, pour bénéficier des prix réduits; ces prix n'existent, en effet, que pour les wagons complets, toutes les expéditions de détail étant taxées à un prix unique, voisin de celui de notre 1re série. Les groupeurs retiennent naturellement une part notable du bénéfice des réductions dont les tarifs du chemin de fer font profiter les marchandises qu'ils ont réunies pour constituer des wagons complets. C'est pourquoi on a préféré, en France, faire bénéficier directement le public des abaissements, en établissant des prix réduits, même au tarif général, pour les marchandises de peu de valeur rangées à cet effet dans les séries inférieures, et en créant de nombreux tarifs spéciaux pour les expéditions de détail.

Les conditions générales des tarifs spéciaux contiennent d'autres clauses relatives au calcul des taxes, à la manutention, etc. En outre, beaucoup de tarifs contiennent des *clauses particulières* relatives au conditionnement des marchandises, au retour des emballages vides, au bâchage, au chargement ou au déchargement, à la destination du produit (houille pour les établissements métallurgiques, chaux pour l'agriculture), etc. Le tarif spécial 29 renferme des réglementations diverses relatives aux masses indivisibles, à l'emploi des wagons appartenant à des particuliers, à la soudure des taxes, aux voies ferrées des quais, aux formalités en douane, etc., dont beaucoup devaient rentrer dans les conditions générales d'application des tarifs spéciaux, si les divers réseaux arrivaient à s'entendre pour adopter une rédaction commune.

Les prix dont le bénéfice est réservé à l'*exportation* font, sur chaque réseau, l'objet d'un tarif particulier. La manière de justifier de l'exportation est réglée dans les conditions communes.

Les tarifs spéciaux comportent le plus souvent des réductions applicables de toute gare à toute gare. Chaque compagnie, outre les *barèmes* des six séries du tarif général, en a établi d'autres, en nombre au moins égal, désignés généralement par des lettres (A, B, C...) ; ils s'intercalent entre ceux du tarif général, ou leur sont inférieurs, et souvent ils ont une loi de décroissance différente et plus rapide. Les tarifs spéciaux indiquent les marchandises qui bénéficient, sous certaines conditions, de tel ou tel de ces barèmes généraux, plus réduit que celui dont elles jouissent au tarif général ; ils renferment fréquemment, en outre, soit des barèmes particuliers établis en vue de certains produits, soit des prix fermes applicables à telle ou telle marchandise, entre certaines gares seulement.

IX. Factage et camionnage; embranchements particuliers. — En vertu du cahier des charges (Art. 52) les compagnies sont tenues d'assurer le transport des marchandises, *à l'arrivée* dans les villes, jusqu'au domicile du destinataire, à l'intérieur de l'enceinte de l'octroi; il n'est fait d'exception que si l'agglomération compte moins de 5,000 âmes (3,000 pour les lignes d'intérêt local), ou si elle est située à plus de 5 kilomètres de la gare. Le service prend le nom de *factage* pour les marchandises transportées en grande vitesse, et celui de *camionnage* pour les marchandises expédiées en petite vitesse. Les prix et les conditions en sont fixés, sur la proposition de la compagnie, mais avec un pouvoir discrétionnaire, par le ministre pour les chemins de fer d'intérêt général, par le préfet pour les chemins de fer d'intérêt local et les tramways.

L'enlèvement des colis à domicile, autrement dit le factage et le camionnage *au départ*, est facultatif pour les compagnies. Elles ont intérêt à l'organiser, partout où elles font le service à l'arrivée, pour mieux utiliser leurs voitures. Les prix perçus et les conditions doivent résulter

de tarifs arrêtés par le ministre ou par le préfet; mais comme le service n'est pas obligatoire, si l'Administration se refusait à fixer les taxes à un taux que la compagnie juge rémunérateur, celle-ci pourrait toujours supprimer le factage et le camionnage au départ.

Les *bureaux de ville* sont des bureaux établis librement, en dehors des gares, par les compagnies, qui y reçoivent et y enregistrent les expéditions. Généralement, ils ouvrent et ferment en même temps que les gares, et les expéditions qui en proviennent sont reçues dans les gares deux heures après la fermeture de celles-ci au public.

Le public a le choix entre le camionnage libre et le camionnage par les soins de la compagnie. A défaut d'indication par l'expéditeur, l'envoi est censé fait *à domicile* s'il s'agit de grande vitesse, *en gare* s'il s'agit de petite vitesse. Lors même qu'une expédition est faite à domicile, le destinataire garde la faculté de déclarer qu'il préfère aller la chercher en gare, tant qu'elle ne lui est pas livrée. Mais, pour éviter l'encombrement des gares, les compagnies ont le droit de faire camionner d'*office*, à domicile ou dans un magasin public, toute marchandise qui n'est pas enlevée dans les délais réglementaires. (Décret du 11 août 1902; ann. XXVI, art. 58, et ann. XXVII, art. 56.)

Les propriétaires de mines, de carrières ou d'établissements industriels voisins du chemin de fer peuvent éviter la dépense du camionnage en amenant les wagons jusque chez eux, au moyen d'*embranchements particuliers* se raccordant avec la ligne principale, soit dans une gare, soit en pleine voie. L'article 62 du cahier des charges d'intérêt général (et pour les tramways à marchandises, l'article 48 du décret de 1881-1900) oblige les compagnies à admettre ces embranchements, pourvu que tous les frais qui en résultent soient supportés par l'intéressé. Les dispositions techniques sont arrêtées par le ministre. Pour les lignes concédées depuis la loi de finances du 13 avril 1898, une disposition ajoutée au cahier des charges et qui ne figu-

rait pas dans les contrats antérieurs, a étendu le droit d'obtenir ces embranchements aux concessionnaires des magasins généraux ou à ceux de l'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure.

Les embranchements particuliers ne sont ouverts qu'au service des wagons complets; les wagons sont livrés à l'embranché pleins ou vides, et rendus par lui vides ou pleins, à l'entrée de l'embranchement; la traction sur l'embranchement, le chargement et le déchargement sont opérés par lui. Le délai de séjour des wagons et la taxe de location sont réglés par un tarif, d'après la longueur de l'embranchement. La taxe est, en général, de 12 centimes, par tonne reçue ou expédiée, pour un embranchement de 1 kilomètre, et de 4 centimes par kilomètre en sus.

Lorsque l'embranché a des wagons à lui, non seulement il ne paie pas la location, mais encore une bonification sur les tarifs lui est généralement accordée pour tout transport effectué au moyen de son matériel.

X. — Relations avec les autres entreprises de transports; transports internationaux; partages de trafic; tarifs communs. — Vis-à-vis des *entreprises de transport par terre et par eau* qui peuvent prolonger le service des transports en dehors du chemin de fer, l'obligation essentielle des compagnies est d'assurer les mêmes avantages à toutes celles qui desservent une même voie de communication — à moins d'être formellement autorisées par le ministre (ou par le préfet pour les lignes d'intérêt local) à conclure des arrangements particuliers avec une ou plusieurs d'entre elles. (Art. 53 du cahier des charges, ann. VI.)

Les approbations de traités particuliers avec certaines de ces entreprises, pour la création de services de *correspondance* ou de *réexpédition*, sont fréquentes. Pour obtenir, en effet, que des services de voitures ou de bateaux assurent régulièrement la correspondance avec le chemin de fer, il est généralement nécessaire, soit de les subven-

tionner, soit du moins de leur assurer quelques avantages, par rapport aux services concurrents qui viennent leur disputer le trafic quand il est abondant, et qui ne s'astreignent pas à fonctionner régulièrement, aux heures, aux jours ou dans les saisons où le service est rare. Le public est d'ailleurs intéressé à l'établissement d'ententes qui assurent la continuité des services. Ces ententes permettent seules, en effet, de passer un contrat unique, pour régler de bout en bout les conditions d'un transport mixte, le premier transporteur se faisant alors *commissionnaire de transport* entre le public et les autres transporteurs avec lesquels il correspond.

Vis-à-vis des *chemins de fer d'embranchement ou de prolongement*, l'obligation essentielle des compagnies est d'assurer la continuité du transport. (Art. 61 du cahier des charges d'intérêt général.) Cette obligation entraîne trois conséquences principales :

1° Les compagnies sont tenues, si l'administration le juge utile, de faire *gare commune* au point d'embranchement, sans d'ailleurs qu'il en puisse résulter de charges financières pour celle qui détient la ligne préexistante à laquelle une ligne nouvelle vient se raccorder. Si elles ne peuvent s'entendre sur les conditions techniques d'installation ou de fonctionnement du service commun, le ministre statue ; si c'est sur la répartition des dépenses que porte le désaccord, il est statué par arbitrage;

2° Chaque compagnie est tenue de laisser passer sur ses voies, moyennant *péage*, les trains venant des embranchements, si cela est nécessaire pour éviter des transbordements nuisibles au public. Mais, à moins d'arrangement amiable, la compagnie dont les trains empruntent les voies d'une autre ne peut effectuer, dans ces conditions, que les transports *en provenance* ou à *destination* de ses propres lignes, et n'a pas le droit de desservir le *trafic local*. Elle peut donc *déposer* des marchandises dans les gares des lignes empruntées, mais non en prendre, avec les trains

venant de son propre réseau, — et elle peut en *prendre*, mais non en déposer avec les trains *allant vers* son réseau. C'est là une règle dont l'oubli a été la source de graves complications, pour les tramways urbains. Il est d'ailleurs difficile d'en assurer l'observation, quand il s'agit de services prenant et déposant des voyageurs en pleine voie; c'est pourquoi les cahiers des charges des dernières concessions faites à Paris y dérogent formellement, en stipulant, au profit des concessionnaires d'embranchements ultérieurs, non seulement le droit d'emprunter les voies préexistantes, mais aussi celui d'y desservir le trafic local. Seulement, une pareille clause enlève au concessionnaire toute sécurité, puisqu'il est toujours exposé à se voir enlever une grande partie du trafic des bonnes lignes par des entreprises nouvelles;

3° Chaque compagnie est tenue de conclure directement le contrat de transport, pour toutes les gares des réseaux avec lesquelles elles elle est en contact, et de se faire ainsi *commissionnaire de transports*. La *soudure* des tarifs, au point de jonction, est de plein droit. Les nouvelles conditions communes d'application des tarifs spéciaux ont même étendu aux transports empruntant plusieurs réseaux français, comme nous l'avons vu, l'obligation, pour la première compagnie, de diriger la marchandise par l'itinéraire le plus économique, sous sa responsabilité, toutes les fois que la demande du *tarif réduit* a été faite par l'expéditeur, sans désignation de tarif ou d'itinéraire.

Vis-à-vis des compagnies de *chemins de fer étrangers*, les mêmes obligations ne découlent pas du cahier des charges. Mais *la convention de Berne*, conclue en 1890, et à laquelle presque tous les Etats de l'Europe continentale ont adhéré, a étendu à tous les grands réseaux l'obligation d'assurer la continuité du transport. (Ann. XXIX, art. 5.) Un contrat unique peut être passé à la gare d'expédition pour le parcours total, et les formalités douanières, à chaque frontière, sont alors remplies par

les administrations des chemins de fer, agissant comme commissionnaires (art. 10). Les intéressés restent d'ailleurs maîtres de se faire représenter en douane par des commissionnaires choisis par eux; mais ils ne peuvent alors procéder par voie d'expédition directe, car il faut que le commissionnaire, qui doit ouvrir les colis à la frontière, en prenne livraison de manière à dégager la responsabilité des chemins de fer, sauf à faire une réexpédition sur la destination définitive, après les avoir refermés.

La convention de Berne règle les conditions des transports internationaux, les responsabilités et les recours, par des stipulations détaillées, généralement intermédiaires entre l'ancien droit allemand et le droit français, dont nous avons mentionné quelques-unes en étudiant les conditions des tarifs spéciaux. Le nouveau Code de commerce, entré en vigueur en Allemagne en 1900, a rapproché la législation intérieure de l'Empire des dispositions de la convention de Berne, dont il reproduit même littéralement le texte dans la plupart des cas.

Un *office international*, siégeant à Berne, assure le bon fonctionnement de la convention, en servant au besoin d'intermédiaire ou d'arbitre entre les diverses administrations intéressées. (Art. 50.)

Pour régler les questions multiples que soulèvent les transports communs, et notamment le service des gares communes, les compagnies ont à passer entre elles de nombreux traités.

Elles en passent aussi pour régler le *partage du trafic*, quand plusieurs itinéraires appartenant à des réseaux différents peuvent se trouver en concurrence. Depuis longtemps, on a reconnu qu'en pareil cas, il était préférable de recourir à une entente, car les guerres de tarifs amènent des pertes de recettes inutiles, en même temps que des inégalités de traitement entre les régions où la concurrence peut exister et celles qui ne sont desservies que par un seul réseau. L'entente a pour effet tantôt de

réserver le trafic entre certaines gares à tel ou tel itinéraire déterminé (généralement à l'itinéraire le plus court ou à celui qui est reconnu le plus commode, en tenant compte des conditions techniques et des transmissions de réseau à réseau — tantôt d'établir un *partage* du trafic suivant une proportion fixée, soit en *répartissant* effectivement les transports entre les divers itinéraires d'après cette proportion, soit en les laissant emprunter indifféremment l'une ou l'autre voie et en versant toutes les recettes dans une *bourse commune*, pour en partager le montant d'après des bases convenues.

Pour les marchandises, à moins d'ordres formels de l'expéditeur, qui ne se produisent guère en pratique, les chemins de fer peuvent diriger d'office chaque transport par la voie à laquelle les accords intervenus l'attribuent, pourvu que la taxe ne soit pas plus élevée que par l'autre ligne. Pour les voyageurs qui se dirigent eux-mêmes, il faut que l'organisation des trains et les tarifs soient combinés de manière à attirer sur chaque itinéraire ceux qui lui sont réservés, ou à amener le partage. Mais quelques précautions que l'on prenne, jamais la répartition ne s'effectue, en fait, d'une manière strictement conforme aux traités intervenus. Quand le trafic en vaut la peine, on établit un *compte de détournement*, c'est-à-dire que, toutes les fois que l'une des compagnies se trouve avoir effectué des transports auxquels elle avait renoncé, elle rembourse la recette à l'autre, en en retenant seulement une faible part pour couvrir ses frais de traction. On peut citer, comme exemple de ce cas, les clauses insérées dans les conventions de 1883 pour régler le partage du trafic entre le réseau d'Etat et les réseaux voisins (ann. XV et XVI-A, art. 16), ainsi que les arrangements assez compliqués qui en ont été la conséquence.

Les grandes compagnies passent souvent aussi des arrangements avec les concessionnaires des réseaux affluents, dont l'objet est de prêter à ceux-ci un certain concours, ou de leur accorder des conditions favorables

pour l'usage des gares communes, moyennant certaines garanties contre toute éventualité de concurrence.

Aucune disposition générale ne soumet à l'approbation administrative ces divers arrangements. Mais, comme ils réagissent toujours, soit sur les tarifs soumis à l'homologation, soit sur le marche des trains, soit sur le règlement des comptes de garantie, les compagnies ne peuvent, en fait, les appliquer sans y être autorisées. Les lois qui ont approuvé les conventions de 1883 réservent au législateur le droit d'autoriser les grandes compagnies à prêter leur concours à l'établissement de lignes secondaires.

Les *tarifs communs* ont pour objet d'appliquer à un trajet total empruntant plusieurs réseaux, des taxes autres que celles qui résulteraient de la soudure pure et simple des tarifs intérieurs.

Nous avons dit que le tarif général actuel de grande vitesse fonctionne comme tarif commun, c'est-à-dire que, dans le calcul des taxes, on considère tous les réseaux comme un réseau unique : on ne compte pas de frais de transmission au passage de l'un à l'autre, et la décroissance des bases s'applique au parcours total, sans qu'on reparte de base initiale à chaque transmission. On voit que le caractère de tarif commun donné à un barême, même sans que ses bases soient modifiées, comporte de sérieux avantages pour le public.

Le tarif des *colis postaux*, établi d'accord avec l'administration des postes en vertu de lois spéciales, est aussi un tarif commun. Il fixe trois prix, indépendants de la distance, pour le transport de toute gare à toute gare : 1° des colis de 0 à 3 kilogrammes (0 fr. 60); 2° des colis de 3 à 5 kilogrammes (0 fr. 80); 3° des colis de 5 à 10 kilogrammes (1 fr. 25). Il comporte, en outre, un tarif spécial uniforme de factage (0 fr. 25). Enfin il limite la responsabilité des compagnies à un maximum forfaitaire, qui est de 15 francs, 25 francs ou 40 francs suivant le poids, à moins qu'une surtaxe n'ait été payée à titre d'assurance pour engager

la responsabilité de chemins de fer au delà de cette somme. En raison du caractère postal que le service revêt en droit, sinon en fait, les demandes d'indemnités, en cas de perte ou d'avarie, sont portées devant le ministre des postes, sauf recours au Conseil d'Etat; c'est là une anomalie dont la suppression est proposée aux Chambres. Il a été jugé que le retard ne donne lieu à aucune indemnité.

Beaucoup d'autres tarifs appliquent à certains transports communs soit des barèmes spéciaux, soit des prix fermes, en spécifiant si les frais accessoires y sont compris. A défaut d'indications de ce genre, ils doivent toujours être ajoutés aux prix inscrits dans le tarif.

Nos chemins de fer ont établi de nombreux tarifs communs avec des entreprises de roulage ou de batellerie, ou avec des chemins de fer étrangers. La partie du prix total afférente au parcours effectué en dehors des rails français échapperait, par sa nature, au contrôle du ministre des Travaux publics. Néanmoins, l'homologation porte souvent sur le prix total. En demandant aux chemins de fer français de s'entendre avec elles pour établir ces prix communs, les entreprises qui n'auraient pas besoin de l'homologation administrative, en ce qui les concerne, s'y soumettent volontairement, puisque la réduction que le tarif comporte, sur la part de taxe revenant au chemin de fer français, n'est applicable qu'autant que le tarif total est lui-même appliqué tel qu'il a été homologué, même pour le parcours effectué sur des voies échappant au contrôle de l'administration; seulement, le tarif commun tombe de plein droit, s'il est dénoncé par la partie qui est libre de le supprimer, pour la partie du transport qu'elle effectue, sans avoir besoin d'une autorisation de l'administration française.

Depuis quelques années, dans la plupart des cas, les décisions approuvant ces tarifs ne les homologuent qu'en ce qui concerne la part des chemins de fer français. Par le fait même qu'elles homologuent cette part comme une

fraction du tarif commun, elles en rendent l'application solidaire du maintien des engagements contractés par les autres entreprises participantes; mais ce système laisse à ces dernières la faculté de se mouvoir dans les limites résultant de leurs engagements, autant que le régime légal auquel elles sont soumises les y autorise. Par exemple, les compagnies de navigation, qui traitent en général de gré à gré et auxquelles rien n'interdit les traités particuliers, gardent la faculté d'accorder des ristournes sur la part qui leur est attribuée dans le tarif commun; cette part, en pareil cas, a le caractère d'un prix maximum, moyennant lequel elles s'engagent à effectuer tous les transports, mais qui est souvent réduit pour les grosses expéditions ou quand le cours des frets diminue sensiblement.

Les tarifs communs forment la partie la plus complexe de la tarification. On est parvenu, en 1902, à réaliser une certaine identité de plan entre le groupement des marchandises dans ces tarifs et dans les tarifs intérieurs (voir la table en tête de l'annexe XXVIII). Néanmoins, l'usage des tarifs communs est encore assez difficile, pour les personnes qui n'en ont pas une pratique constante.

CHAPITRE VII

STATISTIQUE ET LÉGISLATION COMPARÉE

Un exposé aussi sommaire que celui-ci ne saurait comporter des comparaisons étendues, au sujet de la situation des chemins de fer, à des époques différentes ou dans des pays différents. Nous nous bornerons à indiquer, dans le présent chapitre, 1° pour la France, les résultats généraux de l'exploitation ; 2° pour l'étranger, les chiffres principaux et les dispositions législatives les plus saillantes.

Nous devons, d'ailleurs, mettre le lecteur en garde contre les erreurs graves auxquelles conduisent, en ces matières, les rapprochements hâtifs établis entre des chiffres ou des textes qui paraissent d'une intelligence facile, mais dont on ne peut saisir exactement la signification que quand on a une connaissance approfondie de la situation générale des pays auxquels ils se rapportent et des conditions d'exploitation de leurs chemins de fer, ainsi que des modifications survenues, d'une période à une autre, dans l'état économique des régions en question, dans la constitution des réseaux qui les desservent ou tout simplement dans la tenue des statistiques. C'est donc sous les réserves les plus expresses, au sujet des conclusions qu'on en pourrait déduire, que nous publions les chiffres suivants.

I. Étendue, coût d'établissement, trafic, recettes et dépenses d'exploitation des chemins de fer français. — Nous empruntons les chiffres ci-après aux statistiques officielles, en modifiant seulement d'une manière légère le groupement de certaines lignes.

Situation du Réseau français.

Longueur des lignes
AU 31 DÉCEMBRE 1902

CATÉGORIES DE VOIES.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	LONGUEUR CONCÉDÉE.
Chemins de fer d'intérêt général.	kilomètres.	kilomètres.
Grandes compagnies (1)	34.754	37.559
Compagnies secondaires (2)	1.032	1.202
Réseau d'État	2.780	3.077 (3)
Lignes affermées ou en régie	328	328
TOTAL	38,894	42.166
Chemins de fer industriels	233	276
Chemins de fer d'intérêt local et tramways :		
Avec service de petite vitesse (2)	9.184	12.579
Sans service de petite vitesse (4)	2.021	2.504
TOTAL GÉNÉRAL	50.332	57.525
Lignes simplement classées	»	1.230

(1) Y compris les deux ceintures et 197 kilom. de lignes concédées à de petites compagnies, mais exploitées par celle de l'Est.
(2) Lignes à voie étroite, en majeure partie.
(3) Y compris toutes les lignes classées dans le réseau d'intérêt général, dans la région desservie par le réseau de l'Etat.
(4) Y compris le chemin de fer Métropolitain de Paris, les chemins de funiculaires ou à crémaillère, les tramways, qui transportent des messageries sans faire le service de la petite vitesse, ainsi que ceux où le service de petite vitesse, bien que prévu par l'acte de concession, ne fonctionne pas en fait.

Dépenses d'établissement

AU 31 DÉCEMBRE 1902

CATÉGORIES DE VOIES.	DÉPENSES.
Chemins de fer d'intérêt général :	millions.
Dépenses faites au 1er janvier 1902, sur les lignes d'intérêt général en exploitation à cette date, ou ouvertes en 1902. — par l'Etat (1)	5.248
— par les Compagnies (2)	11.612
— par les localités	217
TOTAL	17.077
Dépenses faites au cours de l'année 1902, sur les lignes en exploitation ou en construction	216
Dépenses faites antérieurement à 1902, sur les lignes encore en construction à la fin de cette année, environ	160
Chemins de fer d'intérêt local et tramways (3).	
Avec service de petite vitesse	655
Sans service de petite vitesse	701
TOTAL GÉNÉRAL (4)	18.809
Dans ce chiffre, le matériel roulant entre pour environ	2.900

(1) Y compris 626 millions que les cinq grandes Compagnies autres que le Nord ont pris à leur charge en remboursement d'avances qu'elles avaient reçues de l'Etat, par le jeu de la garantie d'intérêts, soit antérieurement aux conventions de 1883, soit postérieurement (pour la Cie P.-L.-M.); — et 100 millions dépensés par la Cie d'Orléans sur les lignes cédées par elle en 1883 à l'Etat, et dont celui-ci supporte en partie les charges sous la forme d'une annuité due comme soulte pour les échanges de lignes réalisés par la convention.

(2) Les dépenses des Compagnies comprennent les intérêts pendant la construction et même les insuffisances ajoutées au compte d'établissement pendant les premières années d'exploitation, quand les conventions l'autorisent. Les dépenses des anciennes compagnies évincées n'y figurent pas, les sommes qui leur ont été versées pour la reprise de leurs lignes étant seules comptées, soit dans les dépenses des compagnies, soit dans celles de l'Etat, suivant les cas.

(3) Les chiffres donnés par ces réseaux comprennent une partie des dépenses faites sur les lignes non ouvertes à l'exploitation appartenant à des réseaux partiellement exploités pendant l'année.

(4) Non compris es chemins de fer industriels.

Éléments principaux du trafic.

CATÉGORIES de TRANSPORTS.	NOMBRE D'UNITÉS transportées (millions).	PARCOURS MOYEN (kilomètres.)	PARCOURS TOTAL (millions de tonnes ou de voyageurs kilométriques).	TARIF MOYEN par kilomètre (centimes).	RECETTE BRUTE (millions de francs).
1° Chemins de fer d'intérêt général. (ANNÉE 1902)					
Voyageurs.....	423	31	13.230	3,66	485
Excédent de bagages et chiens	»	»	»	»	18
Messageries et animaux en grande vitesse	»	»	»	»	145
Marchandises à la tonne en petite vitesse..	122	132	16.171	4,71	762
Animaux et voitures en petite vitesse	»	»	»	»	40
Recettes annexes	»	»	»	»	25
TOTAL DES RECETTES					1.475
2° Chemins de fer d'intérêt local et tramways. (PRINCIPAUX CHIFFRES AFFÉRENTS A L'ANNÉE 1901)					
Avec service de petite vitesse.					
Voyageurs.....	36	11	400	4,65	19
Marchandises..	7	20	145	9,00	13
Autres recettes.	»	»	»	»	4
TOTAL DES RECETTES					36
Sans service de petite vitesse.					
Voyageurs	754	»	»	»	96

Résultats de l'exploitation des divers réseaux en 1902.

RÉSEAUX.	LONGUEUR MOYENNE exploitée pendant l'année.	CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT (1).		RECETTES BRUTES (impôts déduits).	DÉPENSES D'EXPLOITATION.	PRODUITS NETS.	AVANCES DEMANDÉES à titre de garantie d'intérêts.
		Dépenses des Compagnies (2)	Subventions.				
Chemins de fer d'intérêt général.	kilomètres.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions.
Nord	3.763	1.669	100	234	129	105	»
Est	4.820	1.541	670	182	106	76	3
Ouest	5.762	1.744	785	185	113	72	20
Orléans (3)	7.151	1.920	827	234	113	121	»
P.-L.-M.	9.210	3.981	982	448	228	220	1
Midi	3.535	1.071	523	113	56	57	4
Ceintures	173	89	26	16	17	—1	»
Etat	2.916	822		51	38	13	»
Petits réseaux	1.304	327		12	8	4	6
TOTAUX	28.386 (3)	17.077		1.475	808	667	34
Chemins de fer d'intérêt local et tramways:							
Avec service petite vitesse	8.700	632		38	32	6	8 (4)
Sans service petite vitesse	2.000	634		106	80	26	»
TOTAUX GÉNÉRAUX	49.086 (3)	18.343		1.619	920	699	42

(1) Capital dépensé au 1er janvier 1901 : 1° sur les lignes ouvertes à la fin de l'année, pour les réseaux d'intérêt général ; 2° sur les lignes ouvertes au début de l'année, pour les réseaux d'intérêt local.

(2) Y compris le remboursement des avances de garantie antérieures ou postérieures aux conventions de 1883. (Voir note 1, page 185), que nous portons ici dans les dépenses des Compagnies, parce que celles-ci supportent les charges des emprunts contractés pour y faire face.

(3) Déduction faite des parcours communs à plusieurs réseaux.

(4) Part incombant à l'Etat, non compris les subventions au moins égales fournies par les localités.

Développement progressif du réseau et des recettes de l'exploitation.

1° *Chemins de fer d'intérêt général.*

ANNÉES.	LONGUEUR MOYENNE exploitée.	CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT (1)	TARIF MOYEN		RECETTES BRUTES	DÉPENSES D'EXPLOITATION.	PRODUIT net.
			Voyageurs.	Marchandises.			
	kilomètres.	millions	cent.	cent.	millions.	millions.	millions.
1846.....	1.049	986	6,54	11,39	41	19	22
1856.....	5.852	4.125	5,76	7,56	283	133	150
1866.....	13.915	7.718	5,51	5,99	612	279	333
1876 (2)..	20.034	9.003	5,21	6,05	868	442	426
1886 (3)..	30.696	13.020	4,64	5,94	1.023	543	480
1896 (3)..	36.477	15.610	3,82	5,12	1.279	673	606
1897.....	36.931	15.775	3,80	5,04	1.319	682	637
1898.....	37.255	15.913	3,76	4,92	1.377	707	670
1899.....	37.468	16.145	3,72	4,78	1.422	729	693
1900.....	37.833	16.442	3,70	4,69	1.516	824	692
1901.....	38.097	16.739	3,68	4,71	1.457	820	637
1902 (3)..	38.386	17.077	3,66	4,71	1.475	808	667

(1) Le capital donné par les statistiques est le capital dépensé sur l'ensemble des lignes en exploitation à la fin de l'année, arrêté au 31 décembre, pour les années 1846 à 1886, et au 1er janvier, pour les années 1896 et suivantes. Divers doubles emplois qui avaient été faits dans les statistiques publiées pour les années 1886 à 1899 ont été corrigés.

(2) Entre les années 1866 et 1876, nous avons perdu les lignes d'Alsace-Lorraine, comprenant 738 kilomètres en exploitation, ayant coûté 325 millions et faisant environ 30 millions de recettes brutes.

(3) Il a été incorporé dans le réseau d'intérêt général, pour la création du réseau de l'Etat ou en vertu des conventions de 1883, 3,205 kilomètres de chemins de fer d'intérêt local de 1877 à 1886, 361 kilomètres de 1887 à 1896, et 108 kilomètres de 1897 à 1902 ; la majeure partie de ces lignes était en exploitation au moment ou leur incorporation a eu lieu.

2° *Chemins de fer d'intérêt local et tramways.*

ANNÉES.	LONGUEUR MOYENNE exploitée.	CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT.	RECETTES BRUTES.	DÉPENSES D'EXPLOITATION.	PRODUIT NET.
	kilomètres.	millions.	millions.	millions.	millions.
LIGNES AVEC SERVICE DE PETITE VITESSE					
1876...........	2.000	220	10	9	1
1886...........	2.000	250	10	9	1
1896...........	5.300	420	24	19	5
1897...........	5.650	440	27	21	6
1898.......	6.150	460	29	23	6
1899...........	6.500	480	32	25	7
1900...........	7.000	510	33,5	27,5	6
1901...........	7.800	554	36	30	6
1902...........	8.700	632	38,5	32	6,5
LIGNES SANS SERVICE DE PETITE VITESSE					
1886...........	500	120	30	25	5
1896...........	900	200	56	45	11
1897...........	1.050	230	58	46	12
1898...........	1.200	260	66	52	14
1899...........	1 300	300	73	58	15
1900...........	1.500	340	86	68	16
1901...........	1.800	573	98	77	21
1902...........	2.000	634	106	80	26

NOTA. — Le fait que le service de petite vitesse n'a pas été organisé, sur un certain nombre de lignes où il était prévu par le cahier des charges, a amené quelqu'incertitude dans le classement de ces lignes, ce qui explique que les chiffres ci-dessus ne coïncident pas toujours avec les statistiques officielles. Nous avons fait la répartition approximative entre les deux catégories, pour les premières années, d'après divers renseignements ; nous avons, en outre, cherché à tenir compte aussi exactement que possible des déductions nécessaires pour éviter les doubles emplois résultant des emprunts de certaines voies par plusieurs lignes ; nous avons été ainsi conduit à arrondir les chiffres.

Le capital d'établissement représente les dépenses faites au 1er janvier de chaque année, sur les lignes ouvertes à cette date ; l'augmentation considérable que l'on constate au 1er janvier 1901, pour les lignes sans service de petite vitesse, résulte surtout de l'ouverture de nombreux tramways et du métropolitain à Paris en 1900.

La note 3 de la page précédente donne la longueur des lignes d'intérêt local incorporées au réseau général, qui explique notamment l'arrêt du développement du réseau d'intérêt local de 1876 à 1886.

II. Charges budgétaires et bénéfices que l'État tire des chemins de fer. — Les *dépenses annuelles* qui figurent au budget de l'Etat, pour le service des chemins de fer, comprennent : 1° les frais généraux du service; 2° la partie des charges des capitaux qui n'est pas couverte par les administrations exploitantes. Elles figurent pour les sommes ci-après dans les comptes de l'exercice budgétaire 1902.

Frais généraux du contrôle	5
Intérêts de capitaux empruntés directement par l'Etat	129
Annuités aux compagnies	90
Garantie d'intérêts des réseaux d'intérêt général (provisions sur les garanties de 1900 et soldes afférents aux exercices antérieurs réglés définitivement)	44
Garantie d'intérêts des réseaux d'intérêt local et des tramways	5
Total général	273

Nous n'avons pas compris, dans les annuités, celles qui sont payées à la compagnie de l'Est comme prix des lignes cédées par la France à l'Allemagne en 1871, ni celles que diverses compagnies reçoivent, en représentation des garanties afférentes aux années 1870-1871, qui n'ont pu être payées sur les ressources des exercices correspondants; ce sont, en effet, des dépenses qui figurent actuellement au budget comme conséquences des malheurs de la guerre, et non des charges assumées pour le développement des voies ferrées desservant le territoire actuel de la France.

Nous n'avons pas inscrit non plus, parmi les charges de l'exercice 1902, les sommes dépensées pour l'extension et l'amélioration du réseau; ce ne sont pas là, en effet, des charges annuelles, mais des dépenses de capital. Les dépenses de cet ordre imputées directement sur les crédits budgétaires de 1902 ont atteint 16 millions dont 12 pour les travaux complémentaires du réseau d'Etat. Les avances demandées aux compagnies, par application des

conventions de 1883, ont atteint 50 millions. Les annuités inscrites au budget pour le remboursement de ces avances grossissent actuellement d'environ 2 millions par an; les dépenses restant à faire, pour la construction du réseau concédé, paraissent devoir atteindre près de 700 millions, dont seulement un dixième serait à la charge des compagnies.

Si les annuités doivent continuer à grossir de ce chef, on peut au contraire espérer voir diminuer les charges des garanties d'intérêts accordées aux réseaux d'intérêt général. Elles comprennent deux éléments : l'un qui est très peu variable, les garanties afférentes aux réseaux secondaires, dépassant un peu 6 millions de francs; l'autre qui est très fortement influencé par les résultats du trafic, les garanties dues aux grandes compagnies. Si, au lieu des dépenses imputées sur les *exercices budgétaires*, on prend les résultats afférents aux dix dernières *années d'exploitation*, on voit que, de 1893 à 1898, les déficits allaient en diminuant rapidement, comme nous l'avons indiqué page 17. En 1900 et 1901, au contraire, ils ont augmenté considérablement. En effet, les dépenses d'exploitation se sont beaucoup accrues par deux raisons principales : l'une temporaire, la cherté de la houille; l'autre durable, la réglementation nouvelle du travail des agents. Les charges d'intérêt et d'amortissement ont aussi grossi plus vite que d'ordinaire, en raison des dépenses qu'il avait fallu faire, d'une part, en vue de l'Exposition, d'autre part, pour mettre l'outillage au niveau des besoins constatés pendant le grand essor industriel de 1898 à 1900. Depuis lors, des efforts considérables ont été faits par les compagnies pour améliorer la situation ; on peut espérer que la garantie reviendra peu à peu à ce qu'elle était il y a quelques années, puis qu'elle redescendra au-dessous. Même pour la compagnie de l'Ouest, la plus endettée envers l'Etat, on ne saurait considérer comme démontré que la mauvaise situation actuelle ne soit pas susceptible de prendre fin; il suffirait, en effet, d'une augmentation

moyenne annuelle de 2 à 3 millions dans le produit net, qui n'a rien d'invraisemblable, pour que l'appel à la garantie cessât d'ici dix ans.

Au contraire, les garanties d'intérêts des chemins de fer d'intérêt local et des tramways suivent une marche régulièrement croissante et augmentant chaque année de plusieurs centaines de mille francs.

Comme compensation aux charges que nous venons d'énumérer, l'Etat tire des chemins de fer divers *bénéfices*. Pour établir une comparaison avec ces charges, il faut chiffrer le montant des recettes ou des économies qui résultent, pour le budget, du régime financier auquel ont été soumis l'établissement et l'exploitation de nos chemins de fer. Il faut laisser de côté les impôts que les chemins de fer paient au même titre que toutes les autres entreprises de transports (contributions directes, patentes, droits de douanes, etc.), ainsi que les économies qui résultent, pour le budget, de l'abaissement général des prix de transport amené par ces voies nouvelles; en effet, quel qu'eût été le système adopté pour la constitution du réseau, l'Etat eût bénéficié de ces avantages. Au contraire, il y a des profits importants qui sont pour lui la conséquence du régime financier appliqué à nos chemins de fer, et que l'on doit compter à l'actif de ce régime, comme contre-partie du passif, représenté par les chiffres de la page 190. Ces profits sont les suivants :

1° Les impôts perçus sur les transports, lorsqu'ils résultent de dispositions législatives spéciales aux chemins de fer, ou lorsqu'ils sont perçus dans des conditions particulièrement rigoureuses, en raison des vérifications auxquelles sont soumises toutes les opérations des chemins de fer, tandis qu'ils ne frappent pas, en fait, dans les mêmes conditions, les transports effectués sur les canaux ou sur les routes, parce que ces derniers ne sont pas soumis au contrôle de l'administration. Au fond, les impôts de cet ordre, c'est-à-dire celui de 12 0/0 sur les voyageurs et le

timbre des récépissés, ne sont autre chose qu'une partie des recettes brutes perçues sur le public, qui s'ajoute au produit des taxes résultant des tarifs, mais qui est encaissée au profit direct du budget au lieu de l'être au profit des administrations exploitantes;

2° Les impôts de droit commun perçus sur les titres émis par les compagnies pour la construction des chemins de fer; en effet, ces impôts bien que n'ayant rien de spécial aux chemins de fer, ne sont encaissés qu'en raison de l'adoption du système des concessions; ils ne le seraient pas si, comme le réseau d'Etat ou comme les voies navigables, les lignes actuellement concédées avaient été construites au moyen d'emprunts directs de l'Etat, dont les titres sont affranchis de toute taxe ;

3° Les économies que les services publics réalisent, par rapport aux prix qu'ils paieraient, s'ils étaient placés sous le régime du droit commun, en raison des stipulations spéciales insérées, à leur profit, dans les cahiers des charges (voir p. 84). Ces stipulations constituent, en effet, un avantage, dont les subventions de l'Etat peuvent être considérées, au moins en partie, comme le paiement.

Ces avantages divers peuvent se chiffrer, pour l'exercice budgétaire 1901, de la manière suivante :

Produit net du réseau d'Etat		13
Remboursement des frais de contrôle		5
Impôts sur les transports.	Voyageurs et bagages	64
	Timbres des récipissés	38
Impôts sur les titres.	Timbre	11
	Droits de transmission	18
	Impôt sur le revenu	29
Économies des services publics.	Postes	47
	Télégraphes	7
	Militaires et marins	33
	Douanes et contr. indirectes.	3
	Totaux	268

On voit que les bénéfices procurés à l'Etat par les chemins de fer en exploitation, en 1902, ont été presque égaux

aux charges annuelles qu'ils lui imposaient et qui atteignaient 270 millions. Les bénéfices dépassaient sensiblement les charges, il y a quelques années. On peut espérer que cette situation avantageuse reparaîtra bientôt : en effet, les plus-values annuelles des impôts et des économies réalisées par les services publics dépassent, en général, la progression des annuités et des garanties allouées aux réseaux d'intérêt local, tandis que les chiffres des garanties des grands réseaux sont en voie de diminution rapide, par rapport au chiffre anormal du budget de 1902.

Quant aux lignes algériennes et coloniales, elles imposeront encore pendant longtemps de lourds sacrifices au budget métropolitain.

Il ne faut pas oublier, d'ailleurs, que les chiffres ci-dessus ne comprennent pas les dépenses inscrites dans les budgets départementaux, pour les réseaux locaux. Les charges annuelles des garanties allouées aux concessionnaires, ou des emprunts contractés directement pour payer les travaux, figurent dans ces budgets pour environ 9 millions par an et cette charge grossit rapidement.

III. Développement et trafic des réseaux des principaux pays étrangers. — Nous résumons, dans les trois tableaux ci-après, la situation et les progrès des réseaux des pays étrangers.

Le premier donne, pour les pays les plus importants, les résultats d'exploitation fournis par les dernières statistiques publiées, qui sont généralement celles de 1901; il ne faut pas oublier, en les examinant, que les différences dans la manière de grouper les recettes et les dépenses rendent toujours très incertaines les comparaisons que l'on peut faire entre elles.

Le second et le troisième tableau font connaître le développement progressif des chemins de fer dans le monde, comme longueur et comme recette, et permettent de rapprocher leur situation actuelle, dans chaque pays, de l'étendue et de la population des diverses contrées.

Résultats de l'exploitation des chemins de fer dans les principaux pays en 1901.

PAYS	LONGUEUR MOYENNE exploitée.	CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT.	RECETTES BRUTES				DÉPENSES D'EXPLOITATION.	PRIX MOYEN PAR UNITÉ kilométrique.	
			VOYAGEURS.	MARCHANDISES G. V. et P. V.	DIVERSES et annexes.	TOTAUX.		Voyageurs.	Marchandises.
	kilom.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions.	centimes.	centimes.
France (intérêt général)....	38.097	16.739	480	910	27	1.457	820	3,68	4,71
Iles Britanniques..........	35.366	30.180	987	1.527	176	2.690	1.704	(4)	(4)
Allemagne (voie large).....	50.604	16.402	684	1.581	186	2.451	1.600	3,34	4,43
Autriche-Hongrie (1)	35.741	9.950	222	694	69	985	637	2,96	4,70
Russie et Finlande (2).....	43.308	11.999	257	1.096	141	1.494	955	2,30	3,00
Italie....................	15.499	5.604	122	191	9	322	247	4,07	4,87 (5)
Belgique (intérêt général) .	4.636	2.210	76	152	6	234	151	(4)	(4)
Suisse....................	3.846	1.396	59	74	7	140	87	4,82	9,53
États-Unis (1901-1902) (3)..	326.000	62.854	2.466	6.278	199	8.943	5.782	6,37	2,40

(1) Lignes d'intérêt local à voie large comprises.
(2) Non compris les lignes de la Russie d'Asie et les lignes d'intérêt local ; chiffres de l'année 1900.
(3) Le capital de beaucoup de compagnies américaines comprend les sommes consacrées par elles à l'achat de titres nombreux (11 milliards et demi d'actions et obligations d'autres compagnies de chemins de fer, près de 2 milliards d'autres titres) ; le revenu provenant de ces titres, ou d'autres sources ne rentrant pas dans l'exploitation des voies ferrées, s'élève à 1,017 millions, dont 580 représentent les loyers payés par certaines compagnies à d'autres pour l'affermage de leurs lignes.
(4) Ce renseignement n'est pas donné par les statistiques.
(5) Chiffre s'appliquant seulement aux transports en petite vitesse non accélérée par wagons complets.

Développement progressif de la longueur des chemins de fer du monde.

PAYS.	SUPERFICIE	LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE				LONGUEUR EXPLOITÉE au 31 décembre 1901.
		1866	1876	1886	1896	
	Myriam. car.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.	kilom.
France (1).........	5.350	13.915	22.015	32.705	41.275	46.555
Iles-Britanniques...	3.150	22.682	27.147	31.105	34.234	35.462
Allemagne (1)......	5.400	14.995	28.391	37.199	45.731	52.710
Autriche-Hongrie (2)	6.800	5.847	16.938	22.703	29.739	37.492
Russie et Finlande.	55.150	4.499	19.040	27.470	37.806	51.409
Italie..............	2.800	4.694	7.696	10.965	15.499	15.810
Espagne...........	5.000	4.863	6.222	8.997	12.282	13.516
Portugal...........	900	694	906	1.529	2.358	2.388
Suisse.............	410	1.284	2.125	2.903	3.619	3.910
Belgique (1).......	300	2.383	3.760	4.617	5.717	6.476
Pays-Bas..........	320	983	1.628	2.387	2.657	2.792
Luxembourg.......	30	170	271	364	380	466
Suède..............	3.200	1.570	4.718	6.985	9.769	11.588
Nsrvège...........	4.400	304	580	1.578	1.901	2.101
Danemark.........	400	446	1.158	1.519	2.267	3.067
Roumanie..........	1.300	64	921	1.323	2.745	3.171
Turquie, Bulgarie, Serbie et Grèce..	3.900	188	1.483	2.382	3.922	4.692
Ensemble de l'Europe.............	98.810	79.581	144.999	196.731	251.901	293.605
États-Unis (3)......	78.000	56.451	123.584	219.434	293.728	317.354
Surplus de l'Amérique du Nord....	120.000	3.667	9.000	23.500	38.800	45.944
Amérique du Sud (4).	184.000	2.600	9.000	20.100	41.800	47.332
Asie...............	441.000	5.600	11.400	24.400	45.900	67.292
Afrique............	298.000	900	2.800	7.300	14.800	22.832
Océanie...........	110.000	900	4.500	14.100	22.400	25.185
TOTAUX GÉNÉRAUX.	1.329.810	149.699	305.283	505.565	709.329	819.544

(1) Avec les lignes d'intérêt local et tramways comportant un service de petite vitesse en France, les lignes à voie étroite en Allemagne, les chemins de fer vicinaux en Belgique.

(2) Avec la Bosnie-Herzégovine.

(3) Non compris l'Alaska.

(4) Y compris l'Amérique centrale et les Antilles.

Développement progressif des recettes des chemins de fer de l'Europe et des États-Unis.

PAYS.	RECETTES BRUTES 1866	1876	1886	1896	1901	POPULATION EN 1901.
	millions.	millions.	millions.	millions.	millions.	millions.
France (1).........	623	897	1.047	1.323	1.493	38.900
Iles-Britanniques...	1.000	1.570	1.747	2.275	2.690	41.500
Allemagne (1)......	469	1.049	1.236	1.977	2.461	56.400
Autriche-Hongrie (2)	183	408	515	799	985	47.100
Russie et Finlande.	85	397	612	1.096	1.494(3)	115.000
Italie.............	83	153	222	270	318(3)	32.500
Espagne..........	83	128	175	207	265	18.600
Portugal..........	8	13	24	33	47	5.400
Suisse............	27	61	75	118	140	3.300
Belgique (1).......	72	129	152	206	244	6.800
Pays-Bas	19	35	40	72	103	5.200
Luxembourg.......	3	7	9	17	22	200
Suède	12	38	53	91	125(3)	5.100
Norvège	3	6	10	16	21	2.200
Danemark	4	13	19	28	125(3)	2.400
Roumanie..........	1	13	23	50	55	6.000
Turquie, Bulgarie, Serbie et Grèce ..	1	15	20	30	38(3)	15.000
ENSEMBLE DE L'EUROPE	2.676	4.932	5.979	8.608	10.626	401.600
Etats-Unis	980	2.574	4.300	6.626	9.295	78.000

(1) Avec les lignes d'intérêt local et tramways comportant un service de petite vitesse en France, les lignes à voie étroite en Allemagne, les chemins de fer vicinaux en Belgique.

(2) Avec la Bosnie-Herzégovine.

(3) Chiffre de 1900.

IV. Régime légal des chemins de fer dans les principaux pays étrangers — Dans la plupart des pays, comme en France, le réseau des voies ferrées s'est constitué et s'est développé sous le régime des *concessions*. Cependant, dès l'origine, quelques lignes avaient été construites par les Etats ; les unes étaient exploitées directement par eux, tandis que d'autres avaient été ensuite cédées à des compagnies. Dans plusieurs pays, en Autriche-Hongrie, en Russie, dans l'Amérique du Sud, des garanties d'intérêts, analogues aux nôtres ou basées sur des forfaits, ont été instituées. Mais presque partout, les compagnies étaient soumises à un contrôle bien moins strict qu'en France, et elles avaient conservé une latitude beaucoup plus grande pour la gestion de leur exploitation et pour l'établissement de leurs tarifs.

Depuis vingt-cinq ou trente ans, cette situation s'est modifiée. Dans toute l'Europe continentale, il s'est produit un mouvement tendant au *rachat* des concessions et à la reprise de l'*exploitation par les Etats*. Le signal a été donné, vers 1870, par la Belgique, qui craignait de voir son indépendance politique compromise par l'ingérence des financiers étrangers. En Allemagne, après la création de l'Empire, M. de Bismarck voulut transformer l'exploitation des chemins de fer en service impérial, dans un but de centralisation. S'étant heurté à la résistance des Etats secondaires, il fit opérer, par la Prusse, le rachat des lignes qui étaient alors concédées dans le royaume, pour en faire un moyen d'action politique et économique; puis les autres Etats rachetèrent également leurs réseaux, pour prévenir toute intervention éventuelle de l'Empire. En Autriche, en Russie, le rachat a eu d'abord pour objet de mettre fin à la mauvaise situation de certaines compagnies garanties. En Italie, il est né du désir de séparer les lignes de la Lombardie et de la Vénétie des réseaux autrichiens dont elles faisaient partie, ainsi que d'une pensée d'unification nationale. En Suisse, le rachat vient d'être opéré, sous

l'influence des idées centralisatrices et de la tendance à accroître les attributions de l'Etat.

Partout, une fois les rachats commencés, on a été amené à généraliser la mesure, en raison de la difficulté de régler les rapports et les questions de concurrence entre l'administration des chemins de l'Etat et les compagnies voisines. Aujourd'hui, l'Etat exploite la presque totalité des lignes, en Allemagne, en Belgique, en Hongrie et en Roumanie; il détient une grande partie du réseau en Russie, en Autriche, en Suède et en Norvège.

L'Italie et les Pays-Bas, tout en conservant la propriété des lignes construites ou rachetées aux frais de l'Etat, en ont confié l'exploitation à des compagnies; les contrats d'*affermage* passés à cet effet réservent une partie des recettes au budget, mais donnent à l'exploitant, dans la direction des services, un rôle analogue, en fait, à celui de nos compagnies concessionnaires.

Les colonies australiennes ont constitué aussi des réseaux d'Etat, tandis que l'Amérique du Sud a généralement conservé des compagnies concessionnaires, avec des garanties forfaitaires.

L'Angleterre, les Etats-Unis et le Canada sont restés fidèles au régime des concessions. Dans ces pays, les chemins de fer constituent de véritables *propriétés perpétuelles*. Les compagnies privées ont donné à la construction des réseaux qui les desservent un essor rapide et puissant, presque sans avoir reçu aucun secours de l'Etat, si ce n'est certaines concessions de terres dans l'ouest de l'Amérique. Jusqu'à ces dernières années, elles jouissaient d'une liberté presque entière dans leur exploitation. Les actes spéciaux du parlement autorisant la création de chaque compagnie, et lui conférant le droit d'expropriation sur les terrains, posaient simplement le principe que l'exploitant devait assurer au public toutes les *facilités raisonnables* et ne pas établir *d'injustes préférences ;* mais on laissait aux particuliers qui croiraient n'avoir pas obtenu

ces facilités raisonnables, ou qui seraient victimes de préférences injustes accordées à leurs concurrents, le soin de poursuivre devant les tribunaux la réparation du dommage éprouvé. Sous ce régime, les tarifs notamment restaient purement arbitraires, et les traités particuliers constituaient le régime de fait pour tous les transports importants.

Depuis quelques années, les pouvoirs publics sont intervenus pour mettre fin à cet état de choses, en créant des organes chargés de réprimer les abus trop marqués.

En *Angleterre*, une loi de 1873 a institué une commission de trois membres, chargée d'examiner les réclamations des particuliers lésés par l'inobservation des règles légales, et aussi d'intervenir entre les compagnies pour assurer la création de services communs. Le *railway and canal traffic act*, de 1888, a confirmé et étendu les pouvoirs de cette commission, et a obligé les compagnies à procéder à une revision générale de la classification et des taxes, sous le contrôle du *Board of trade* (Ministère du Commerce). Après de longues luttes, cette revision vient d'aboutir à la fixation de tarifs généraux contenant moins d'anomalies que les anciens; mais ces tarifs comportaient dans bien des cas, par rapport aux prix appliqués antérieurement, des relèvements qui ont suscité de vives réclamations, et qui n'ont été corrigés qu'en partie. Ils restent d'ailleurs trop élevés pour que la majeure partie du trafic ne se fasse pas sous le régime de tarifs spéciaux, échappant à tout contrôle.

Aux Etats-Unis, un grand nombre d'Etats ont édicté, sur la matière, des lois souvent draconiennes. Le pouvoir fédéral, à qui il appartient de légiférer sur le *commerce entre Etats*, a institué, par des lois du 4 février 1887 et du 3 mars 1889, une commission permanente de cinq membres, ayant pour mission d'examiner les réclamations, d'assurer la publicité et la régulière application des tarifs, de réprimer les inégalités de traitement. Ces lois ont, en même temps, déclaré illégaux les *pools* ou accords entre

compagnies pour le partage des recettes. Par cette dernière disposition, elles tendent à empêcher les compagnies de mettre fin, d'une manière définitive, au régime de luttes et d'ententes intermittentes, qui est depuis longtemps celui des chemins américains; or c'est ce régime qui est la cause principale, d'une part, des nombreuses faillites de compagnies enregistrées chaque année, d'autre part, de l'instabilité des tarifs, des inégalités qu'ils comportent et des remises et détaxes faites, en sous-main, aux gros négociants dont les compagnies se disputent la clientèle. Les essais faits sous diverses formes, pour abaisser d'office certaines taxes considérées comme excessives, ont été, dans plusieurs cas, jugés par la Cour suprême contraires à la constitution, et ont été ainsi entravés.

Malgré les modifications apportées au régime des chemins de fer, les compagnies sont restées bien plus libres en Angleterre et aux Etats-Unis qu'en France. Malgré les pouvoirs en apparence très étendus donnés aux commissions spéciales, l'action de celles-ci est restée peu efficace dans les deux pays. Le renforcement des organes destinés à faire disparaître les abus, par une action ayant surtout le caractère répressif, est loin d'assurer à l'autorité publique, vis-à-vis des compagnies, des pouvoirs équivalents à ceux qu'elle possède en France.

On peut donc considérer le régime français comme intermédiaire entre les deux régions qui se partagent le monde : les chemins de fer d'Etat et les concessions à des compagnies indépendantes. Ce qui le caractérise, en effet, c'est que l'Etat, chez nous, sans exploiter lui-même, exerce sur la gestion des compagnies une action très puissante, non seulement répressive, mais même préventive. Cette action, organisée par les clauses des contrats qui soumettent l'exploitation des chemins de fer, pour tous ses actes importants, au régime de l'autorisation préalable, est rendue très efficace par l'organisation des services de contrôle, qui veillent d'une façon permanente à l'observation des

décisions ministérielles. Elle est complétée par les conventions financières, qui associent l'Etat aux compagnies sous la double forme de la garantie d'intérêts et du partage des bénéfices. Elle a donné, dans l'ensemble, des résultats sinon parfaits, du moins assez satisfaisants, comme l'ont fréquemment reconnu les étrangers eux-mêmes. Elle permet, en effet, de concilier les avantages des deux systèmes de la gestion des chemins de fer par l'Etat et de l'exploitation par l'industrie privée, pourvu que l'autorité publique sache exercer les pouvoirs étendus dont elle est investie avec fermeté, mais sans exigences inutiles, et défendre les intérêts du public, sans grever l'exploitation de charges excessives.

ANNEXES

Dispositions applicables à l'ensemble des chemins de fer d'intérêt général ou d'intérêt local et des tramways

---

Organisation du réseau d'État

Conventions principales avec les Compagnies

Cahiers des charges types

Conditions communes des tarifs des sept grands réseaux et des Conventions internationales

PREMIÈRE PARTIE

LOIS ET RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX OU COMMUNS AUX GRANDS RÉSEAUX

ANNEXE I

Mode d'autorisation des grands travaux publics.

Loi du 27 juillet 1870.

Article premier. — Tous grands travaux publics..., chemins de fer..., entrepris par l'Etat ou par des Compagnies particulières, avec ou sans péage, avec ou sans subside du Trésor, avec ou sans aliénation du domaine public, ne pourront être autorisés que par une loi rendue après une enquête administrative.

Un décret impérial, rendu en la forme des règlements d'administration publique et également précédé d'une enquête, pourra autoriser l'exécution des... chemins de fer d'embranchement de moins de 20 kilomètres de longueur...

En aucun cas, les travaux dont la dépense doit être supportée en tout ou en partie par le Trésor ne pourront être mis à exécution qu'en vertu de la loi qui crée les voies et moyens ou d'un crédit préalablement inscrit à un des chapitres du budget.

Art. 2. — Il n'est rien innové, quant à présent, en ce qui touche l'autorisation et la déclaration d'utilité publique des travaux publics à la charge des départements et des communes.

ANNEXE II

Formalités des enquêtes relatives aux chemins de fer.

A. — Ordonnance du 18 février 1834 sur les enquêtes d'utilité publique.

TITRE PREMIER. — *Formalités des enquêtes relatives aux travaux publics qui ne peuvent être exécutés qu'en vertu d'une loi.*

Article premier. — Les entreprises de travaux publics qui, aux termes du premier paragraphe de l'article 3 de la loi du 7 juillet 1833, ne

peuvent être exécutés qu'en vertu d'une loi (1), seront soumises à une enquête préalable dans les formes ci-après déterminées.

Art. 2. — L'enquête pourra s'ouvrir sur un avant-projet où l'on fera connaître le tracé général de la ligne des travaux, les dispositions principales des ouvrages les plus importants et l'appréciation sommaire des dépenses.

S'il s'agit d'un canal, d'un chemin de fer ou d'une canalisation de rivière, l'avant-projet sera nécessairement accompagné d'un nivellement en longueur et d'un certain nombre de profils transversaux ; et si le canal est à point de partage, on indiquera les eaux qui doivent l'alimenter.

Art. 3. — A l'avant-projet sera joint, dans tous les cas, un mémoire descriptif indiquant le but de l'entreprise et les avantages qu'on peut s'en promettre ; on y annexera le tarif des droits dont le produit serait destiné à couvrir les frais de travaux projetés, si ces travaux devaient devenir la matière d'une concession.

Art. 4. — Il sera formé, au chef-lieu de chacun des départements que la ligne des travaux devra traverser, une commission de neuf membres au moins et de treize au plus, pris parmi les principaux propriétaires de terres, de bois, de mines, les négociants, les armateurs et les chefs d'établissements industriels.

Les membres et le président de cette Commission seront désignés par le préfet dès l'ouverture de l'enquête.

Art. 5. — Des registres destinés à recevoir les observations auxquelles pourra donner lieu l'entreprise projetée seront ouvertes, pendant un mois au moins et quatre mois au plus, au chef-lieu de chacun des départements et des arrondissements que la ligne des travaux devra traverser.

Les pièces qui, aux termes des articles 2 et 3, doivent servir de base à l'enquête resteront déposées pendant le même temps et aux mêmes lieux.

La durée de l'ouverture des registres sera déterminée, dans chaque cas particulier, par l'administration supérieure.

Cette durée, ainsi que l'objet de l'enquête, seront annoncés par des affiches.

Art. 6. — A l'expiration du délai qui sera fixé en vertu de l'article précédent, la commission mentionnée à l'article 4 se réunira sur-le-champ : elle examinera les déclarations consignées aux registres de l'enquête ; elle entendra les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines employés dans le département ; et après avoir recueilli, auprès de toutes les personnes qu'elle jugerait utile de consulter, les renseignements dont elle croira avoir besoin, elle donnera son avis motivé, tant sur l'utilité de l'entreprise que sur les diverses questions qui auront été posées par l'administration.

Ces diverses opérations, dont elle dressera procès-verbal, devront être terminées dans un nouveau délai d'un mois.

Art. 7. — Le procès-verbal de la commission d'enquête sera clos immédiatement ; le président de la commission le transmettra sans délai, avec les registres et les autres pièces, au préfet, qui l'adressera avec son avis à l'administration supérieure, dans les quinze jours qui suivront la clôture du procès-verbal.

Art. 8. — Les chambres de commerce et, au besoin, les chambres consultatives des arts et manufactures des villes intéressées à l'exécution

(1) **La loi du 7 juillet 1833 est remplacée par celle du 27 juillet 1870 (Annexe I).**

des travaux, seront appelées à délibérer et à exprimer leur opinion sur l'utilité et la convenance de l'opération.

Les procès-verbaux de leurs délibérations devront être remis au préfet avant l'expiration du délai fixé dans l'article 6.

TITRE II. — *Formalités des enquêtes relatives aux travaux publics qui peuvent être autorisés par une ordonnance royale.*

Art. 9. — Les formalités prescrites par les articles 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 seront également appliquées, sauf les modifications ci-après, aux travaux qui, aux termes du second paragraphe de l'article 3 de la loi du 7 juillet 1833, peuvent être autorisés par une ordonnance royale.

Art. 10. — Si la ligne des travaux n'excède pas les limites de l'arrondissement dans lequel ils sont situés, le délai de l'ouverture des registres et du dépôt des pièces sera fixé au plus à un mois et demi et au moins à vingt jours.

La commission d'enquête se réunira au chef-lieu de l'arrondissement, et le nombre de ses membres variera de cinq à sept.

B. — Ordonnance du 15 février 1835 modifiant la précédente.

Article premier. — Lorsque la ligne des travaux relatifs à une entreprise d'utilité publique devra s'étendre sur le territoire de plus de deux départements, les pièces de l'avant-objet qui serviront de base à l'enquête ne seront déposées qu'au chef-lieu de chacun des départements traversés.

Des registres continueront d'être ouverts, conformément au premier paragraphe de l'article 5 de notre ordonnance du 18 février 1834, tant aux chefs-lieux de département qu'aux chefs-lieux d'arrondissement, pour recevoir les observations auxquelles pourra donner lieu l'entreprise projetée.

C. — Circulaire du Ministre des travaux publics, du 25 janvier 1854, réglant les formes de l'enquête sur le nombre, l'étendue et l'emplacement des stations.

Monsieur le Préfet, l'article... du cahier des charges annexé au décret du..., relatif à l'établissement du chemin de fer de..., porte :

« Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la Compagnie préalablement entendue.

« Indépendamment des gares d'évitement, la Compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements ou aux déchargements et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration après enquête préalable. »

Je viens, monsieur le Préfet, vous indiquer la forme qu'il me paraît utile d'adopter pour l'enquête à ouvrir, en conformité de la disposition ci-dessus rappelée du cahier des charges.

Cette enquête doit être distincte de celle qui est prévue par le titre II de la loi du 3 mai 1841 ; cette dernière, qui a lieu dans chaque commune, n'a pour objet que de provoquer les observations des particu-

liers ou de la commune dans laquelle elle est ouverte ; l'enquête sur la distribution des stations soulève des questions d'un ordre plus général ; en effet, dans la plupart des cas, l'établissement d'une station intéresse non seulement la localité sur le territoire de laquelle elle doit être ouverte, mais encore un certain nombre de communes établies à proximité ; il est donc nécessaire qu'elles soient admises à présenter leurs observations. Dans ce but, voici comment il me paraît utile de procéder :

La Compagnie devra être invitée à présenter des plans du chemin de fer divisés par arrondissement et indiquant les emplacements et les surfaces des stations qu'elle propose d'établir ; ces plans devront être accompagnés d'un profil et d'un mémoire dans lequel elle fera connaître les distances qui séparent chaque station et justifiera les dispositions qu'elle propose. Un exemplaire de ces pièces devra être déposé pendant huit jours dans chacune des communes où une station est projetée, et, en même temps, vous appellerez les conseils municipaux des autres communes qui peuvent être intéressées à l'établissement de telle ou telle station à délibérer sur les emplacements proposés et, pour fixer d'une manière précise l'objet de la discussion, vous transmettrez à chacun de ces conseils un exemplaire du plan et du mémoire ci-dessus indiqués, dont la Compagnie pourra facilement vous remettre un grand nombre en les faisant lithographier. Les délibérations des communes devront être adressées à M. le sous-préfet de l'arrondissement, de manière qu'à l'expiration du délai de huitaine mentionné plus haut tout le dossier puisse être placé sous les yeux d'une commission d'enquête que vous aurez instituée par l'arrêté qui aura prescrit l'ouverture de ladite enquête. Cette commission, présidée par le sous-préfet, devra être composée de personnes dont l'avis impartial puisse inspirer toute confiance à l'administration. Elle aura huit jours pour délibérer. Ce délai expiré, le dossier de l'affaire devra être transmis sans retard ; vous le communiquerez à M. l'ingénieur en chef du service du contrôle et vous voudrez bien me l'adresser ensuite, avec le rapport de cet ingénieur et vos observations.

Les présentes instructions s'appliquent, ainsi que je l'ai expliqué, aux stations dont l'emplacement intéresse plusieurs communes. Quant à celles à établir dans de grandes villes et dont l'emplacement importe seulement à la cité où elle doit être construite, l'enquête doit avoir lieu dans les formes prescrites par le titre II de l'ordonnance du 18 février 1834, sauf réduction à huit jours de chacun des délais du dépôt des pièces et de la réunion de la commission d'enquête.

Nota. — 1. Aux termes d'une circulaire du 9 août 1859, l'ingénieur de la compagnie, auteur des projets mis à l'enquête, assiste, avec voix consultative, à toutes les séances de la commission.

2. L'enquête spéciale à laquelle a trait la circulaire ci-dessus n'a pas lieu pour les travaux d'agrandissement des gares préexistantes; toutefois, comme ces travaux peuvent mettre en jeu des intérêts considérables, notamment dans les grandes villes, le ministre des Travaux publics a décidé, le 21 juillet 1882, que le dossier de l'enquête parcellaire contiendrait, en pareil cas, des renseignements détaillés sur les modifications à apporter aux dispositions antérieures, de manière à permettre au public de présenter telles observations que de droit.

ANNEXE III

Fondation des compagnies. — Traités particuliers.

Extrait de la loi du 15 juillet 1845 relative au chemin de fer de Paris à la Belgique et à diverses autres lignes (1).

Art. 11. — Les fondateurs de la Compagnie n'auront droit qu'au remboursement de leurs avances dont le compte, appuyé des pièces justificatives, aura été accepté par l'assemblée générale des actionnaires.

Art. 14. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration supérieure, il est interdit à la Compagnie, sous les peines prévues par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les autres entreprises desservant les mêmes routes.

Des ordonnances royales portant règlement d'administration publique prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le service des chemins de fer et de leurs embranchements.

ANNEXE IV

Lois sur la police des chemins de fer.

A. — Loi du 15 juillet 1845.

TITRE PREMIER. — *Mesures relatives à la conservation des chemins de fer.*

Article premier. — Les chemins de fer construits ou concédés par l'État font partie de la grande voirie.

Art. 2. Sont applicables aux chemins de fer, les lois et règlements sur la grande voirie, qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes, et d'interdire, sur toute leur étendue, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques.

Art. 3. — Sont applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer, les servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie, et qui concernent :

L'alignement,

(1) Quoique insérées dans une loi spéciale, les dispositions des articles 11 et 14 ont un caractère général et organique; l'article 14 est d'ailleurs rappelé dans les cahiers des charges des concessions postérieures au 15 juillet 1845.

L'écoulement des eaux,

L'occupation temporaire des terrains en cas de réparation,

La distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés,

Le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières, carrières et sablières, dans la zone déterminée à cet effet.

Sont également applicables à la confection et à l'entretien des chemins de fer les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics.

Art. 4. — Tout chemin de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie.

L'administration déterminera, pour chaque ligne, le mode de cette clôture, et, pour ceux des chemins qui n'y ont pas été assujettis, l'époque à laquelle elle devra être effectuée.

Partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées, conformément aux règlements.

Art. 5. — A l'avenir, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie dans une distance de 2 mètres d'un chemin de fer.

Cette distance sera mesurée, soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin et, à défaut, d'une ligne tracée à $1^m,50$ à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

Les constructions existantes au moment de la promulgation de la présente loi, ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, pourront être entretenues dans l'état où elles se trouveront à cette époque.

Un règlement d'administration publique déterminera les formalités à remplir, par les propriétaires, pour faire constater l'état desdites constructions, et fixera le délai dans lequel ces formalités devront être remplies.

Art. 6. — Dans les localités où le chemin de fer se trouvera en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations, dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

Cette autorisation ne pourra être accordée, sans que les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation du chemin de fer aient été entendus ou dûment appelés.

Art. 7. — Il est défendu d'établir, à une distance de moins de 20 mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin, et aucun autre dépôt de matières inflammables.

Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faites seulement pour le temps de la moisson.

Art. 8. — Dans une distance de moins de 5 mètres d'un chemin de fer, aucun dépôt de pierres, ou objets non inflammables, ne peut être établi sans l'autorisation préalable du préfet.

Cette autorisation sera toujours révocable.

L'autorisation n'est pas nécessaire :

1° Pour former, dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables, dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin ;

2° Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres.

Art. 9. — Lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin et la disposition des lieux le permettront, les distances déterminées par les articles précédents pourront être diminuées en vertu d'ordonnances royales rendues après enquêtes.

Art. 10. — Si, hors des cas d'urgence prévus par la loi des 16-24 août 1790, la sûreté publique ou la conservation du chemin de fer l'exige, l'administration pourra faire supprimer, moyennant une juste indemnité, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou autres, existant dans les zones ci-dessus spécifiées, au moment de la promulgation de la présente loi et, pour l'avenir, lors de l'établissement du chemin de fer.

L'indemnité sera réglée, pour la suppression des constructions, conformément aux titres IV et suivants de la loi du 3 mai 1841 et, pour tous les autres cas, conformément à la loi du 16 septembre 1807.

Art. 11. — Les contraventions aux dispositions du présent titre seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.

Elles seront punies d'une amende de 16 à 300 francs sans préjudice, s'il y a lieu, des peines portées au Code pénal et au titre III de la présente loi. Les contrevenants seront, en outre, condamnés à supprimer, dans le délai déterminé par l'arrêté du conseil de préfecture, les excavations, couvertures, meules ou dépôts faits contrairement aux dispositions précédentes.

A défaut, par eux, de satisfaire à cette condamnation dans le délai fixé, la suppression aura lieu d'office, et le montant de la dépense sera recouvré contre eux par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

Titre II. — *Des contraventions de voirie commises par les concessionnaires ou fermiers de chemins de fer.*

Art. 12. — Lorsque le concessionnaire ou le fermier de l'exploitation d'un chemin de fer contreviendra aux clauses du cahier des charges, ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes royales, départementales et vicinales, ou le libre écoulement des eaux, procès-verbal sera dressé de la contravention, soit par les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, soit par les conducteurs, gardes-mines et piqueurs, dûment assermentés.

Art. 13. — Les procès-verbaux, dans les quinze jours de leur date, seront notifiés administrativement au domicile élu par le concessionnaire ou le fermier, à la diligence du préfet, et transmis, dans le même délai, au conseil de préfecture du lieu de la contravention.

Art. 14. — Les contraventions prévues à l'article 12 seront punies d'une amende de 300 à 3,000 francs.

Art. 15. — L'administration pourra, d'ailleurs, prendre immédiatement toutes mesures provisoires pour faire cesser le dommage, ainsi qu'il est procédé en matière de grande voirie.

Les frais qu'entraînera l'exécution de ces mesures seront recouvrés, contre le concessionnaire ou fermier, par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE III. — *Des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer.*

Art. 16. — Quiconque aura volontairement détruit ou dérangé la voie de fer, placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation, ou employé un moyen quelconque pour entraver la marche des convois ou les faire sortir des rails, sera puni de la réclusion.

S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et, dans le second, de la peine des travaux forcés à temps.

Art. 17. — Si le crime prévu par l'article 16 a été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, qui seront punis comme coupables du crime et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis, lors même que la réunion séditieuse n'aurait pas eu pour but direct et principal la destruction de la voie de fer.

Toutefois, dans ce dernier cas, lorsque la peine de mort sera applicable aux auteurs du crime, elle sera remplacée, à l'égard des chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, par la peine des travaux forcés à perpétuité.

Art. 18. — Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des crimes prévus en l'article 16, sera puni d'un emprisonnement de trois à cinq ans, dans le cas où la menace aurait été faite avec ordre de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué, ou de remplir toute autre condition.

Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre ou condition, la peine sera d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de 100 à 500 francs.

Si la menace, avec ordre ou condition, a été verbale, le coupable sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois, et d'une amende de 25 à 300 francs.

Dans tous les cas, le coupable pourra être mis, par le jugement, sous la surveillance de la haute police, pour un temps qui ne pourra être moindre de deux ans, ni excéder cinq ans.

Art. 19. — Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, aura involontairement causé sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours à six mois d'emprisonnement et d'une amende de 50 à 1,000 francs.

Si l'accident a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans, et l'amende de 300 à 3,000 fr.

Art. 20. — Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

Art. 21. — Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des Travaux publics, pour l'exécution desdites ordonnances, sera punie d'une amende de 16 à 3,000 francs.

En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double, et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer en outre un emprisonnement de trois jours à un mois.

Art. 22. — Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'Etat, soit envers les particuliers, du dom-

mage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer.

L'Etat sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte.

Art. 23. — Les crimes, délits ou contraventions prévus dans les titres Ier et III de la présente loi, pourront être constatés par des procès-verbaux dressés, concurremment, par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs, gardes-mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés.

Les procès-verbaux des délits et contraventions feront foi jusqu'à preuve contraire.

Au moyen du serment prêté devant le tribunal de première instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'administration et des concessionnaires ou fermiers pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés.

Art. 24. — Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article précédent seront visés pour timbre et enregistrés en débet.

Ceux qui auront été dressés par des agents de surveillance et gardes assermentés devront être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix ou le maire, soit du lieu du délit ou de la contravention, soit de la résidence de l'agent.

Art. 25. — Toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents des chemins de fer, dans l'exercice de leurs fonctions, sera punie des peines appliquées à la rébellion, suivant les distinctions faites par le Code pénal.

Art. 26. — L'article 463 du Code pénal est applicable aux condamnations qui seront prononcées en exécution de la présente loi.

Art. 27. — En cas de conviction de plusieurs crimes ou délits prévus par la présente loi ou par le Code pénal, la peine la plus forte sera seule prononcée.

Les peines encourues pour des faits postérieurs à la poursuite pourront être cumulées, sans préjudice des peines de la récidive.

B. — Loi du 26 mars 1897 autorisant des dérogations à l'article 4 de la loi précédente.

Article premier. — Par dérogation à l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, le ministre des Travaux publics pourra, sur tout ou partie des chemins de fer d'intérêt général, dispenser de poser des clôtures fixes le long des voies ferrées et des barrières mobiles à la traversée des routes de terre peu fréquentées, toutes les fois que cette mesure lui paraît compatible avec la sûreté de l'exploitation et la sécurité du public.

Art. 2. — La dispense de clôtures ne peut pas être accordée :

1° Sur les lignes ou sections de lignes où circulent plus de trois trains en une heure ;

2° Dans la traversée des lieux habités ;

3° Dans les parties contiguës à des chemins publics, lorsque la voie ferrée est en déblai, à niveau ou en remblai de moins de 2 mètres;

4° Sur 50 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau ;

5° Aux abords des stations, haltes ou arrêts.

Art. 3. — Pour les chemins de fer dont les projets n'ont pas encore fait l'objet d'une enquête d'utilité publique, en vertu des ordonnances

du 18 février 1834 ou du 15 février 1835, si le ministre se propose d'accorder des dispenses de clôtures ou de barrières, mention en est faite dans les pièces de l'enquête.

Pour les chemins de fer déjà construits ou qui ont déjà fait l'objet d'une enquête d'utilité publique, la décision ministérielle n'est rendue qu'après une instruction dans laquelle l'administration exploitante, le préfet et le conseil général du département traversé, ainsi que le conseil général des ponts et chaussées, sont appelés à donner leur avis.

Art. 4. — Les dispenses accordées n'ont qu'un caractère provisoire, le ministre des Travaux publics conservant le droit de prescrire à toute époque, et lorsqu'il le reconnaît nécessaire, l'établissement ou le rétablissement de clôtures fixes et de barrières mobiles sur toute ligne ou section de ligne.

Art. 5. — La loi du 27 décembre 1880 est abrogée.

C. — Loi du 27 février 1858 relative aux commissaires de surveillance des chemins de fer.

Article premier. — Les commissaires et sous-commissaires spécialement préposés à la surveillance des chemins de fer sont nommés par le ministre des Travaux publics.

Art. 2. — Un règlement d'administration publique déterminera les conditions et le mode de leur nomination et de leur avancement.

Art. 3. — Ils ont, pour la constatation des crimes, délits et contraventions commis dans l'enceinte des chemins de fer et de leurs dépendances, les pouvoirs d'officiers de police judiciaire.

Art. 4. — Ils sont, en cette qualité, sous la surveillance du procureur de la République et lui adressent directement leurs procès-verbaux.

Néanmoins, ils adressent aux ingénieurs, sous les ordres desquels ils continuent à exercer leurs fonctions, les procès-verbaux qui constatent les contraventions à la grande voirie, et en double original aux procureurs de la République et aux ingénieurs ceux qui constatent des contraventions aux règlements de l'exploitation.

Dans la huitaine du jour où ils auront reçu les procès-verbaux constatant les infractions aux règlements de l'exploitation, les ingénieurs transmettent au procureur de la République leurs observations sur ces procès-verbaux.

Dans le même délai, ils transmettront aux préfets les procès-verbaux qui auront été dressés pour contravention à la grande voirie.

ANNEXE V

Règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.

Ordonnance du 15 novembre 1846, modifiée par le décret du 1er mars 1901.

TITRE PREMIER. — *Des gares et de la voie.*

Article premier. — Les mesures de police destinées à assurer le bon ordre dans les parties des gares et de leurs dépendances accessibles au public seront réglées par des arrêtés du préfet du département.

Cette disposition s'appliquera notamment à l'entrée, au stationnement et à la circulation des voitures publiques ou particulières, destinées, soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises, dans les cours dépendant des gares de chemins de fer.

Les arrêtés ainsi pris par les préfets ne seront exécutoires qu'en vertu de l'approbation du ministre des Travaux publics.

Art. 2. — Le chemin de fer et les ouvrages qui en dépendent seront constamment entretenus en bon état. La compagnie devra faire connaître au ministre des Travaux publics, dans la forme que celui-ci jugera convenable, les mesures qu'elle aura prises pour cet entretien.

Les voies et autres installations des gares devront être convenablement disposées pour la sûreté des manœuvres et de la circulation des trains.

Dans le cas où les mesures prises seraient insuffisantes pour assurer le bon entretien du chemin de fer, la sûreté de la circulation et la sécurité publique, le ministre, après avoir entendu la compagnie, prescrira celles qu'il jugera nécessaires.

Dans le cas où, par suite de l'insuffisance des installations, le service ne serait pas régulièrement assuré, il sera procédé conformément aux dispositions de l'article 65.

Art. 3. — Il sera placé, partout où besoin sera, des agents en nombre suffisant pour assurer la surveillance et la manœuvre des signaux, aiguilles et autres appareils de la voie; en cas d'insuffisance, le nombre de ces agents sera fixé, la compagnie entendue, par le ministre des Travaux publics, qui pourra prescrire que ceux de ces agents dont le service intéressant la sécurité aurait une importance particulière ne soient employés à aucun autre travail.

Art. 4. — Partout où un chemin de fer sera traversé à niveau par une voie de terre, il sera établi des barrières, sauf les exceptions autorisées par le ministre des Travaux publics, conformément aux lois.

Le mode, la garde et les conditions de service des barrières seront réglés par le ministre des Travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Lorsque le ministre autorisera la traversée à niveau du chemin de fer par un autre chemin de fer ou par un tramway, il arrêtera, après avoir entendu les deux compagnies, les dispositions techniques à prendre pour l'établissement et l'exploitation de ces traversées.

Art. 5. — Si l'établissement de contre-rails est jugé nécessaire dans l'intérêt de la sûreté publique, la compagnie sera tenue d'en placer sur les points qui seront désignés par le ministre des Travaux publics.

Art. 6. — Les gares et leurs abords devront être éclairés la nuit pendant la durée du service.

Le ministre des Travaux publics fixera, la compagnie entendue, les conditions dans lesquelles les passages à niveau et les tunnels, s'il y a lieu, devront être éclairés.

Titre II. — *Du matériel employé à l'exploitation.*

Art. 7. — Les locomotives, les tenders et les véhicules de toute espèce entrant dans la composition des trains seront construits, après autorisation du ministre des Travaux publics, suivant les meilleurs modèles, avec des matériaux de première qualité. La compagnie devra produire, à l'appui de sa demande en autorisation, les plans, dessins et tous les documents indiqués par le ministre.

Le ministre déterminera les conditions auxquelles le matériel n'appartenant pas à la compagnie exploitante pourra être admis à circuler sur le réseau de cette compagnie.

Art. 8. — Les locomotives, tenders ou véhicules de toute espèce entrant dans la composition des trains devront remplir les conditions que le ministre des Travaux publics jugera nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs et des agents pendant la circulation des trains et pendant leur formation.

Art. 9. — Il sera tenu des états de service pour toutes les locomotives. Ces états seront inscrits sur des registres qui devront être constamment à jour et indiquer, pour chaque machine, la date de sa mise en service, le travail qu'elle a accompli, les réparations ou modifications qu'elle a reçues et le renouvellement de ses diverses pièces.

Il sera tenu, en outre, pour les essieux de locomotives et tenders, des registres spéciaux sur lesquels, à côté du numéro d'ordre de chaque essieu, seront inscrits sa provenance, la date de sa mise en service, l'épreuve qu'il peut avoir subie, son travail, ses accidents et ses réparations.

Les registres mentionnés aux deux paragraphes ci-dessus seront représentés, à toute réquisition, aux ingénieurs et agents chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation.

Les essieux des véhicules de toute espèce porteront une marque au poinçon faisant connaître la provenance et la date de la fourniture.

Art. 10. — Les locomotives ne pourront être mises en service qu'en vertu de l'autorisation délivrée par le service du contrôle et après avoir été soumises à toutes les épreuves prescrites par les règlements en vigueur.

Art. 11. — Les locomotives devront être pourvues, sauf exception autorisée par le ministre des Travaux publics, d'appareils ayant pour objet d'arrêter les fragments de combustible tombant de la grille et d'empêcher la sortie des flammèches par la cheminée, ainsi que de diminuer la production de fumées incommodes pour les voyageurs ou pour le voisinage.

Art 12. — Les voitures destinées au transport des voyageurs devront être commodes et présenter les dispositions que le ministre des Travaux publics jugera nécessaires pour assurer la sécurité des voyageurs.

Le ministre déterminera, la compagnie entendue, quelles devront être les dimensions minima de la place affectée à chaque voyageur.

Toute voiture à voyageurs portera, dans l'intérieur, l'indication en chiffres apparents du nombre des places.

Art. 13. — Aucune voiture pour les voyageurs ne sera mise en service sans une autorisation délivrée par le service du contrôle, après qu'il aura été constaté que la voiture satisfait aux conditions de l'article précédent.

L'autorisation de mise en service n'aura d'effet qu'après que l'estampille prescrite pour les voitures publiques par l'article 117 de la loi du 25 mars 1817 aura été délivrée par le directeur des contributions indirectes.

Art. 14. — Les locomotives, les tenders et les véhicules de toute espèce devront porter : 1° la désignation, en toutes lettres ou par initiales, du chemin de fer auquel ils appartiennent ; 2° un numéro d'ordre. Les voitures de voyageurs porteront, en outre, l'indication de la classe de chaque compartiment et l'estampille délivrée par l'administration des contributions indirectes. Ces diverses indications seront placées d'une manière apparente sur la caisse ou sur les côtés du châssis.

Art. 15. — Les locomotives, tenders et véhicules de toute espèce et tout le matériel d'exploitation seront constamment maintenus dans un bon état d'entretien.

La compagnie devra faire connaître au ministre des Travaux publics, dans la forme que celui-ci jugera convenable, les mesures adoptées par elle à cet égard ; en cas d'insuffisance, le ministre, après avoir entendu les observations de la compagnie, prescrira les dispositions qu'il jugera nécessaires au point de vue de la sécurité ou de l'hygiène publique.

Le ministre, la compagnie entendue, pourra faire retirer de la circulation les locomotives, tenders et autres véhicules qui ne se trouveraient pas dans des conditions suffisantes pour assurer la sécurité de l'exploitation, ou exclure d'un train déterminé les véhicules qui, pour une cause quelconque, n'offriraient pas les garanties voulues pour la sûreté de l'exploitation.

TITRE III. — *De la composition des trains.*

Art. 16. — Tout train ordinaire de voyageurs devra contenir, en nombre suffisant, des voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation spéciale du ministre des Travaux publics.

Art. 17. — Chaque train de voyageurs, de marchandises ou mixte devra être accompagné :

1° D'un mécanicien et d'un chauffeur par machine ; le chauffeur devra être capable d'arrêter la machine, de l'alimenter et de manœuvrer les freins ;

2° Du nombre de conducteurs et de gardes-freins qui sera déterminé, suivant le nombre de véhicules, suivant les pentes et suivant les appareils d'arrêt ou de ralentissement, par le ministre des Travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Sur le dernier véhicule de chaque train ou sur l'un des véhicules placés à l'arrière, il y aura toujours un frein et un conducteur chargé de le manœuvrer.

Lorsqu'il y aura plusieurs conducteurs dans un train, l'un d'entre eux devra toujours avoir autorité sur les autres.

Le maximum du nombre de véhicules pour chaque nature de trains transportant des voyageurs sera déterminé par le ministre des Travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Art. 18. — Par dérogation à l'article précédent, l'obligation d'avoir sur la machine un mécanicien et un chauffeur ne sera pas applicable aux trains légers, dont la mise en marche sera autorisée par le ministre des Travaux publics, sous la réserve que le conducteur chef du train se tiendra habituellement soit sur la machine, soit dans le premier véhicule du train, qu'il pourra dans tous les cas accéder facilement à la machine et qu'il sera en état de l'arrêter en cas de besoin.

En outre, lorsque les véhicules à voyageurs et à marchandises dont se compose un train léger seront tous munis d'un frein continu, le ministre pourra autoriser la suppression de l'obligation d'avoir, sur le dernier véhicule ou sur l'un des derniers véhicules, un conducteur spécial chargé de la manœuvre du frein.

Ne pourront être considérés comme trains légers que ceux dont les véhicules sont portés sur seize essieux au plus, non compris les essieux de la locomotive, s'il y en a une, et de son tender, mais y compris les essieux de la voiture motrice, si l'appareil moteur est contenu dans un des véhicules portant des voyageurs ou des marchandises.

Art. 19. — Les locomotives devront être en tête des trains. Il ne pourra être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres à exécuter dans les gares ou dans leur voisinage, pour les trains de service, et pour le cas de secours ou de renfort. Dans ces cas spéciaux, la vitesse ne devra pas dépasser les limites fixées par le ministre des Travaux publics.

Art. 20. — Les trains de voyageurs ne devront être remorqués que par une seule locomotive, sauf le cas où l'emploi d'une machine de renfort deviendrait nécessaire, soit pour la montée d'une rampe de forte inclinaison, soit par suite d'une affluence extraordinaire de voyageurs, de l'état de l'atmosphère, d'un accident ou d'un retard exigeant l'emploi de secours, ou de tout autre cas préalablement déterminé par le ministre des Travaux publics.

Il sera, dans tous les cas, sauf le cas de secours, interdit d'atteler simultanément plus de deux locomotives à un train de voyageurs.

La machine placée en tête devra régler la marche du train.

Il devra toujours y avoir en tête de chaque train, entre le tender et la première voiture de voyageurs, au moins un véhicule ne portant pas de voyageurs ; cette obligation ne s'applique ni aux trains légers, ni aux trains de secours, ni aux trains de composition spéciale qui en auront été dispensés par le ministre des Travaux publics.

Dans tous les cas où il sera attelé plus d'une locomotive à un train, mention en sera faite sur un registre à ce destiné, avec indication du motif de la mesure, de la gare où elle aura été jugée nécessaire et de l'heure à laquelle le train aura quitté cette gare.

Ce registre sera représenté, à toute réquisition, aux fonctionnaires et agents du contrôle.

Art. 21. — Le ministre des Travaux publics, la compagnie entendue, arrêtera les règles à suivre pour le transport des matières dangereuses (explosibles, inflammables, vénéneuses, etc.) et des matières infectes ; il déterminera notamment les cas dans lesquels le transport de ces marchandises dans un train de voyageurs est interdit.

Art. 22. — Le ministre des Travaux publics déterminera, la compagnie entendue, les précautions à prendre dans la formation des trains pour éviter, soit au départ ou à l'arrivée, soit pendant la marche, toute réaction dangereuse ou incommode entre les divers véhicules.

Art. 23. — Le conducteur de tête et, sauf les exceptions autorisées par le ministre, les gardes-freins seront mis en communication avec le mécanicien pour donner, en cas d'accident, le signal d'alarme par tel moyen qui sera autorisé par le ministre des Travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Sauf les exceptions autorisées par le ministre des Travaux publics, les compartiments des voitures à voyageurs seront tous mis en communication avec le mécanicien ou le conducteur chef de train par un signal d'alarme en bon état de fonctionnement.

Art. 24. Pendant la nuit et pendant le jour, au passage des souterrains désignés par le ministre des Travaux publics, les fanaux des trains devront être allumés, et les voitures destinées aux voyageurs devront être éclairées intérieurement.

Ces voitures devront être chauffées pendant la saison froide dans les conditions approuvées par le ministre.

En cas d'insuffisance des mesures adoptées par la compagnie, en ce qui concerne l'éclairage et le chauffage des trains et voitures, le ministre prescrira, la compagnie entendue, les dispositions qu'il jugera nécessaires.

Tout train transportant des voyageurs sera muni, sauf exception autorisée par le ministre, d'une boîte de secours dont la composition sera approuvée par le ministre.

TITRE IV. — *Du départ, de la circulation et de l'arrivée des trains.*

Art. 25. — Le ministre des Travaux publics déterminera, sur la proposition de la compagnie, pour les lignes à plusieurs voies, celles de ces voies qui seront affectées à la circulation de chaque sens, et, pour les lignes à une voie, les points de croisement.

Il ne pourra être dérogé, sous aucun prétexte, aux dispositions qui auront été prescrites par le ministre, si ce n'est dans le cas où la voie serait interceptée, et, dans ce cas, le changement devra être fait avec les précautions spéciales qui seront indiquées par les règlements de la compagnie dûment homologués.

Art. 26. — Avant le départ du train, le mécanicien s'assurera si toutes les parties de la locomotive et du tender sont en bon état.

En ce qui concerne les voitures et leurs freins, la même vérification sera faite dans les conditions déterminées par le règlement homologué de la compagnie.

Le signal du départ ne sera donné que lorsque les portières seront fermées.

Le train ne devra être mis en marche qu'après le signal du départ.

Art. 27. — Aucun train ne pourra partir d'une gare ni y arriver avant l'heure déterminée par l'horaire des trains.

Toutefois, pour l'arrivée, une tolérance pourra être accordée par le ministre.

Les mesures propres à maintenir, entre les trains qui se suivent, l'intervalle de temps ou d'espace nécessaire pour assurer la sécurité de la circulation seront déterminées par le ministre des Travaux publics, la compagnie entendue.

Des signaux seront placés à l'entrée des gares, dans les gares et sur la voie, partout où cela sera jugé utile pour faire connaître aux mécaniciens s'ils doivent arrêter ou ralentir leur marche.

En cas d'insuffisance des signaux établis par la compagnie, le ministre prescrira, la compagnie entendue, l'établissement de ceux qu'il jugera nécessaires.

Art. 28. — Sauf le cas de force majeure ou de réparation de la voie, les trains ne pourront s'arrêter qu'aux gares ou aux lieux de stationnement autorisés.

Les voies affectées à la circulation des trains devront être couvertes par des signaux, ainsi qu'il est dit à l'article 32, dans les cas où il y aura nécessité absolue d'y faire stationner momentanément des machines, des voitures ou des wagons.

Art. 29. — Le ministre des Travaux publics déterminera, sur la proposition de la compagnie, les mesures spéciales de précaution relatives à la circulation des trains sur les parties du chemin de fer qui offriraient un danger particulier.

Il déterminera également, sur la proposition de la compagnie, la vitesse maxima que les trains de toute nature pourront prendre sur les diverses parties de chaque ligne.

Art. 30. — Le ministre des Travaux publics prescrira, sur la proposition de la compagnie, les mesures spéciales de précaution à prendre pour l'expédition et la marche des trains extraordinaires.

Dès que l'expédition d'un train extraordinaire aura été décidée, décla-

ration devra en être faite immédiatement aux agents du contrôle et aux fonctionnaires désignés par le ministre des Travaux publics, avec indication du motif de l'expédition et de son horaire

Art. 31. — Des agents chargés de l'entretien et de la surveillance de la voie seront placés sur la ligne en nombre suffisant pour assurer la libre circulation des trains.

Ces agents seront pourvus, le jour et la nuit, de signaux d'arrêt et de ralentissement.

Des agents seront en outre placés à des endroits déterminés pour la manœuvre des signaux fixes et, s'il y a lieu, pour l'annonce des trains de proche en proche.

En cas d'insuffisance, le ministre des Travaux publics réglera le nombre des agents de ces diverses catégories, la compagnie entendue.

Art. 32. — Dans le cas où soit un train, soit une machine isolée s'arrêterait accidentellement sur la voie, des signaux de protection seront faits, dans les conditions déterminées par les règlements de la compagnie dûment homologués.

Les mécaniciens, les conducteurs chefs et les conducteurs devront être munis, pendant leur service, des signaux indiqués par ces règlements.

Des précautions spéciales seront prises pour garantir la sécurité des trains, dans le cas où il deviendrait impossible de maintenir leur vitesse normale.

Art. 33. — Lorsque les travaux de réparation effectués sur une voie seront de nature à en altérer momentanément la stabilité, ils devront être protégés par des signaux d'arrêt ou de ralentissement.

Art. 34. — Lorsque, par suite d'un accident, de réparation ou de toute autre cause, la circulation devra s'effectuer momentanément sur une seule voie, il devra être placé un garde auprès des aiguilles de chacun des changements de voie extrêmes.

Les gardes ne laisseront les trains s'engager dans la voie unique réservée à la circulation que dans les conditions prescrites par les règlements homologués ou par les ordres de service de la compagnie.

Il sera donné connaissance au service du contrôle des mesures prises pour assurer la circulation sur la voie unique.

Art. 35. — La compagnie sera tenue de faire connaître au ministre des Travaux publics le système de signaux qu'elle aura adopté ou qu'elle se propose d'adopter pour les cas prévus par le présent titre. Le ministre prescrira les modifications qu'il jugera nécessaires.

Art. 36. — Le mécanicien devra porter constamment son attention sur l'état de la voie, arrêter ou ralentir la marche en cas d'obstacles, suivant les circonstances, se conformer aux signaux qui lui seront transmis et signaler au premier arrêt les anomalies qu'il aura remarquées ; il surveillera toutes les parties de la machine, la tension de la vapeur et le niveau d'eau de la chaudière. Il veillera à ce que rien n'embarrasse la manœuvre des freins dont il a la disposition.

Art. 37. — Les mesures de précaution à observer par le mécanicien aux approches et au passage des bifurcations, embranchements ou traversées des voies seront fixées par des règlements approuvés par le ministre des Travaux publics.

Aux points de bifurcation, des signaux devront indiquer le sens dans lequel les aiguilles sont placées.

A l'approche des gares où le train doit s'arrêter, le mécanicien devra prendre les dispositions convenables pour qu'il ne dépasse pas le point où les voyageurs doivent descendre.

Art. 38. — Avant la mise en marche, à l'approche des gares, des passages à niveau en courbe, ainsi que des autres passages à niveau et bifurcations désignés par le ministre des Travaux publics, à l'entrée et à la sortie des tranchées en courbe et des souterrains, le mécanicien devra faire jouer le sifflet pour avertir de l'approche du train.

Il se servira également du sifflet comme moyen d'avertissement, toutes les fois que la voie ne lui paraîtra pas complètement libre.

Le sifflet pourra être remplacé par un autre signal acoustique approuvé par le ministre des Travaux publics.

Art. 39. — Aucune personne autre que le mécanicien et le chauffeur ne pourra monter sur la locomotive ou sur le tender, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur du chemin de fer ou de son délégué.

Seront exceptés de cette interdiction les ingénieurs des ponts et chaussées et les ingénieurs des mines chargés du contrôle et les agents du contrôle technique. Les commissaires de surveillance administrative pourront également monter sur la locomotive ou le tender, en remettant au chef de la gare ou au conducteur principal du train une réquisition écrite et motivée.

Art. 40. — Sur des points qui seront désignés par le ministre des Travaux publics, la compagnie entendue, des machines de secours ou de réserve devront être constamment entretenues en feu et prêtes à partir.

Les règles relatives au service de ces machines seront déterminées par le ministre, sur la proposition de la compagnie.

Art. 41. — Il y aura constamment, aux lieux de dépôt des machines, un wagon chargé de tous les agrès et outils nécessaires en cas d'accident.

Chaque train devra, d'ailleurs, être muni des outils les plus indispensables.

Art. 42. — Aux gares qui seront désignées par le ministre des Travaux publics, il sera tenu des registres sur lesquels on mentionnera les retards de trains excédant des limites déterminées par le ministre. Ces registres indiqueront la nature et la composition des trains, les points extrêmes de leur parcours, le numéro des locomotives qui les ont remorqués, les heures de départ et d'arrivée, les causes et la durée du retard.

Ces registres seront représentés, à toute réquisition, aux agents du contrôle.

Art. 43. — Les horaires fixant la marche des trains ordinaires de toute nature seront soumis par la compagnie à l'approbation du ministre des Travaux publics ; à cet effet, avant leur mise en vigueur et dans les délais prescrits par le ministre, la compagnie les lui communiquera, ainsi qu'aux fonctionnaires désignés par lui et au service du contrôle.

Si, à la date annoncée pour la mise en vigueur de nouveaux horaires, le ministre n'a pas notifié à la compagnie son opposition, ces horaires pourront être appliqués à titre provisoire.

A toute époque, le ministre des Travaux publics pourra prescrire d'apporter aux horaires des trains les modifications ou additions qu'il jugera nécessaires pour la sûreté de la circulation ou les besoins du public.

Les horaires des trains transportant des voyageurs seront portés à la connaissance du public, avant leur mise en vigueur, par des affiches placées dans les gares, dans les conditions fixées par le ministre des

Travaux publics. Ces affiches devront mentionner ceux des trains contenant des voitures de toutes classes pour lesquels la compagnie sera dispensée de faire le service des messageries.

TITRE V. — *De la perception des taxes et des frais accessoires.*

Art. 44. — Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par la compagnie qu'en vertu d'une homologation du ministre des Travaux publics.

Les taxes perçues actuellement sur les chemins, dont les concessions sont antérieures à 1835 et qui ne sont pas encore régularisées, devront l'être avant le 1er avril 1847.

Art. 45. — Pour l'exécution du paragraphe 1er de l'article qui précède, la compagnie devra dresser un tableau des prix qu'elle a l'intention de percevoir, dans la limite du maximum autorisé par le cahier des charges, pour le transport des voyageurs, des bestiaux, marchandises et objets divers, et en transmettre en même temps des expéditions au ministre des Travaux publics, aux préfets des départements traversés par le chemin de fer et au service de contrôle.

Art. 46. — La compagnie devra, en outre, dans le plus court délai et dans les formes énoncées en l'article précédent, soumettre ses propositions au ministre des Travaux publics pour les prix de transport non déterminés par le cahier des charges et à l'égard desquels le ministre est appelé à statuer.

Art. 47. — Quant aux frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, et quant à toutes les taxes qui doivent être réglées annuellement, la compagnie devra en soumettre le règlement à l'approbation du ministre des Travaux publics, dans le dixième mois de chaque année. Jusqu'à décision, les anciens tarifs continueront à être perçus.

Art. 48. — Les travaux des taxes et des frais accessoires approuvés seront constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations des chemins de fer.

Art. 49. — Lorsque la compagnie voudra apporter quelques changements aux prix autorisés, elle en donnera avis au ministre des Travaux publics, aux préfets des départements traversés et au service de contrôle.

Le public sera en même temps informé, par des affiches, des changements soumis à l'approbation du ministre.

A l'expiration du mois à partir de la date de l'affiche, lesdites taxes pourront être perçues si, dans cet intervalle, le ministre des Travaux publics les a homologuées.

Si des modifications à quelques-uns des prix affichés étaient prescrites par le ministre, les prix modifiés devront être affichés de nouveau et ne pourront être mis en perception qu'un mois après la date de ces affiches.

Art. 50. — La compagnie sera tenue d'effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, les transports des marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui seront confiés.

Au fur et à mesure que des colis, des bestiaux ou des objets quelconques arriveront au chemin de fer, enregistrement en sera fait immédiatement, avec mention du prix total dû pour le transport. Le transport s'effectuera dans l'ordre des inscriptions, à moins de délais demandés ou consentis par l'expéditeur, et qui seront mentionnés dans l'enregistrement.

Un récépissé devra être délivré à l'expéditeur, s'il le demande, sans préjudice, s'il y a lieu, de la lettre de voiture. Le récépissé énoncera la nature et le poids des colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Les registres mentionnés au présent article seront représentés à toute réquisition des fonctionnaires et agents chargés de veiller à l'exécution du présent règlement.

TITRE VI. — *Police et surveillance.*

Art. 51. — La surveillance de l'exploitation des chemins de fer s'exercera concurremment :

Par les ingénieurs des ponts et chaussées ou des mines, les conducteurs des ponts et chaussées, les contrôleurs des mines;

Par les fonctionnaires du contrôle de l'exploitation commerciale ;

Par les commissaires de surveillance administrative;

Et par les autres agents du contrôle.

Art. 52. — Les attributions de ces agents et l'organisation du service de contrôle sont définies par les règlements spéciaux.

Art. 53. — Les compagnies seront tenues de représenter, à toute réquisition, aux directeurs des services de contrôle ou à leurs délégués, leurs registres et pièces de dépenses et de recettes, leurs circulaires et ordres de service, les traités qu'elles ont passés avec d'autres entreprises de transport, et, en général, tous les documents nécessaires à l'exercice de la mission confiée aux services de contrôle.

Art. 54. — Les compagnies seront tenues de fournir des locaux convenables pour les commissaires de surveillance administrative.

Art. 55. — Toutes les fois qu'il arrivera un accident sur le chemin de fer, il en sera fait immédiatement déclaration par la compagnie ou par ses agents au commissaire de surveillance administrative de la circonscription.

Lorsque l'accident aura une certaine gravité, la compagnie exploitante avisera en outre, par la voie la plus rapide, le ministre des Travaux publics, le directeur du service de contrôle, le préfet du département, les ingénieurs du contrôle de la voie et de l'exploitation.

Lorsqu'il se produira un fait de nature à donner ouverture à l'action publique, et, en tous cas, s'il y a mort ou blessure, cet avis devra être également transmis au procureur de la République.

Art. 56. — Les compagnies devront soumettre leurs règlements relatifs au service à l'approbation du ministre des Travaux publics qui prescrira les modifications qu'il jugera nécessaires.

Art. 57. — Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer :

1° De pénétrer, sans y être autorisée régulièrement, dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler ou stationner ;

2° D'y jeter ou déposer aucuns matériaux ni objets quelconques ;

3° D'y introduire des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune espèce ou de laisser s'y introduire ceux dont elle a la garde ;

4° D'y faire circuler ou stationner aucuns véhicules étrangers au service ;

5° De manœuvrer les appareils qui ne sont pas à la disposition du public, de les déranger ou d'en empêcher le fonctionnement ;

6° De dégrader les clôtures, barrières, talus, bâtiments et ouvrages d'art.

Art. 58. — Il est défendu :

1° D'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet, de se placer dans une voiture d'une classe supérieure à celle qui est indiquée par le billet et de prendre une place déjà régulièrement retenue par un autre voyageur ;

2° D'entrer dans les voitures ou d'en sortir autrement que par la portière qui se trouve du côté où se fait le service du train;

3° De passer d'une voiture dans une autre autrement que par les passages disposés à cet effet, de se pencher au dehors, d'occuper une place non destinée aux voyageurs ou de se placer indûment dans les compartiments ayant une destination spéciale ;

4° De se servir sans motif plausible du signal d'alarme mis à la disposition des voyageurs pour faire appel aux agents de la compagnie.

Les voyageurs ne devront monter dans les voitures ou en descendre qu'aux gares et lorsque le train sera complètement arrêté.

Il est défendu de fumer dans les salles d'attente, ainsi que dans les voitures, exception faite des compartiments portant la plaque indicative : *fumeurs*.

Il est défendu de cracher ailleurs que dans les crachoirs disposés à cet effet.

Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents de la compagnie pour l'observation des dispositions mentionnées aux paragraphes ci-dessus.

Art. 59. — Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiqué, conformément à l'article 12.

Art. 60. — L'entrée des voitures est interdite :

1° A toute personne en état d'ivresse ;

2° A tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou d'objets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs.

Tout individu porteur d'une arme à feu doit, avant son admission sur les quais d'embarquement, faire constater que son arme n'est point chargée.

Toutefois, lorsqu'ils y sont obligés par leur service, les agents de la force publique peuvent conserver avec eux, dans les voitures, des armes à feu chargées, à condition de prendre place dans des compartiments réservés.

Pourront être exclues des compartiments affectés au public les personnes atteintes visiblement ou notoirement de maladies dont la contagion serait à redouter pour les voyageurs. Les compartiments dans lesquels elles auront pris place seront, dès l'arrivée, soumis à la désinfection.

Art. 61. — Les personnes qui voudront expédier des matières de la nature de celles qui sont mentionnées à l'article 21 devront les déclarer au moment où elles les apporteront dans les gares du chemin de fer.

Art. 62. — Aucun animal ne sera admis dans les voitures servant au transport des voyageurs.

Toutefois, la compagnie pourra placer dans des compartiments spéciaux les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit.

En outre, des exceptions pourront être autorisées pour les animaux de petite taille convenablement enfermés.

Art. 63. — Les cantonniers, gardes-barrières et autres agents du chemin de fer devront faire sortir immédiatement toute personne qui se

serait introduite dans l'enceinte du chemin ou dans quelque portion que ce soit de ses dépendances où elle n'aurait pas le droit d'entrer.

En cas de résistance de la part des contrevenants, tout employé du chemin de fer pourra requérir l'assistance des agents de la force publique.

Les animaux abandonnés, qui seront trouvés dans l'enceinte du chemin de fer, seront saisis et mis en fourrière.

TITRE VII. — *Dispositions diverses.*

Art. 64. — Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le ministre des Travaux publics devra statuer sur la proposition d'une compagnie, la compagnie sera tenue de lui soumettre cette proposition dans le délai qu'il aura déterminé, faute de quoi le ministre pourra statuer directement.

Si le ministre pense qu'il y a lieu de modifier la proposition de la compagnie, il devra, sauf le cas d'urgence, entendre la compagnie avant de prescrire les modifications.

Art. 65. — Si les installations de certaines gares, leur personnel ou le matériel roulant sont insuffisants pour permettre à la compagnie d'assurer dans les circonstances normales la marche régulière du service, en observant les conditions et délais déterminés par les règlements et les tarifs, la compagnie, sur la mise en demeure qui lui sera adressée par le ministre, devra prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir.

Faute par elle d'avoir présenté au ministre, dans le délai imparti par la mise en demeure, des propositions ou des projets suffisants, le ministre statuera directement.

Art. 66. — Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne pourra être admis par les compagnies à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des gares qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département.

Art. 67. — Les attributions données aux préfets des départements par le présent décret seront exercées par le préfet de police dans toute l'étendue de son ressort.

Art. 68. — Le ministre des Travaux publics déterminera, la compagnie entendue, les dispositions relatives à la durée du travail des agents qu'il jugera nécessaire à la sécurité de l'exploitation.

Art. 69. — Tout agent employé sur les chémins de fer sera revêtu d'un uniforme ou porteur d'un signe distinctif.

Art. 70. — Nul ne peut être employé en qualité de mécanicien conducteur de train ou de chauffeur, s'il ne produit des certificats de capacité délivrés dans les formes qui seront déterminées par le ministre des Travaux publics.

Art. 71. — Aux gares désignées par le ministre, les compagnies entretiendront les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident.

Art. 72. — Il sera tenu dans chaque gare un registre destiné à recevoir les réclamations des voyageurs, expéditeurs ou destinataires qui auraient des plaintes à former, soit contre la compagnie, soit contre ses agents. Ce registre sera présenté à toute réquisition des voyageurs, expéditeurs ou destinataires, et communiqué sur place aux fonctionnaires et agents du contrôle.

Dès qu'une plainte aura été inscrite sur le registre, le chef de gare

devra en envoyer copie au commissaire de surveillance administrative de la circonscription.

Art. 73. — Les registres mentionnés aux articles 9, 20, 42 et 72 seront cotés et paraphés par le commissaire de surveillance administrative.

Art. 74. — Des exemplaires du présent décret seront constamment affichés dans les gares, à la diligence des compagnies.

Le conducteur principal d'un train en marche devra également être muni d'un exemplaire du décret.

Des extraits devront être délivrés, chacun pour ce qui le concerne, aux mécaniciens, chauffeurs, gardes-freins, cantonniers, gardes-barrières et autres agents employés sur le chemin de fer.

Des extraits, en ce qui concerne les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet, devront être placés dans chaque compartiment.

Art. 75. — Sur les lignes où il sera fait usage de l'énergie électrique pour la traction des trains, le ministre des Travaux publics pourra autoriser des dérogations au présent décret, justifiées par ce mode spécial de traction.

Art. 76. — Seront constatées, poursuivies et réprimées, conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, les contraventions au présent décret, aux décisions rendues par le ministre des Travaux publics, et aux arrêtés pris sous son approbation, s'il y a lieu, par les préfets, pour l'exécution dudit décret.

Art. 77. — Pour l'application du présent décret aux chemins de fer d'intérêt local, les attributions conférées au ministre des Travaux publics seront exercées par le préfet, si elles ne sont déjà réservées, soit au ministre, soit à d'autres autorités, par les lois et règlements.

Art. 78. — Le présent décret ne sera pas applicable aux tramways, qui resteront soumis aux règlements d'administraion publique pris en exécution de la loi du 11 juin 1880.

ANNEXE VI

Cahier des charges arrêté en 1857 pour les réseaux du Nord, de Paris à Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi et en 1859 pour les réseaux de l'Est et de l'Ouest.

TITRE PREMIER. — *Tracé et construction des chemins.*

Article premier. — La concession de la compagnie d......... comprend les chemins de fer ci-après, savoir :

. . . .

Les tracés des lignes exécutées ou en cours d'exécution sont maintenus conformément aux projets approuvés.

Les tracés des lignes à exécuter sont définis ainsi qu'il suit :

. . . .

Art. 2. — Les travaux devront être exécutés dans les délais ci-après fixés, savoir :

. . . .

Art. 3. — Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, qu'avec l'autorisation de

l'administration supérieure ; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit : l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

Art. 4. — La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'Etat.

Art. 5. — Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production d'un projet d'ensemble comprenant pour chaque ligne ou pour chaque section de ligne :

1° Un plan général à l'échelle de un dix-millième ;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq-millième pour les longueurs et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine ;

La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe ;

La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie ;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit au-dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long ; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6. — Les terrains seront acquis et les ouvrages d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies (1) ; les terrassements pourront être exécutés et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation, aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails

(1) **Les cahiers des charges des compagnies de Paris à Orléans et de Paris-Lyon-Méditerranée prévoyaient des exceptions à cette règle.**

devra être de un mètre quarante-quatre centimètres (1m,44) à un mètre quarante-cinq centimètres (1m,45). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres (2m,00).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de un mètre (1m,00) au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de cinquante centimètres (0m,50) de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à...... mètres. Une partie droite de cent mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à...... millimètres par mètre.

Une partie horizontale de cent mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

Art. 9. — Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet desdites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle de un cinq-centième indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — A moins d'obstacles locaux dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes impé-

riales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

Art. 11. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route impériale ou départementale ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^{m},00) pour la route impériale, à sept mètres (7^{m},00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^{m},00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^{m},00) pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres (5^{m},00) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4^{m},30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres (8^{m},00). La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^{m},80).

Art. 12. — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route impériale ou départementale ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^{m},00) pour la route impériale, à sept mètres (7^{m},00) pour la route départementale, à cinq mètres (5^{m},00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^{m},00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres (8^{m},00), et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^{m},80) au moins.

Art. 13. — Dans le cas où des routes impériales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle de moins de quarante-cinq degrés.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières ; il y sera, en outre, établi une maison de garde, toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets types de ces barrières.

Art. 14. — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder trois centimètres (0^{m},03) par mètre pour les routes impériales ou départementales, et cinq centimètres (0^{m},05) pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

Art. 15. — La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer, à ses

frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins huit mètres (8^m,00) de largeur entre les parapets, sur les chemins à deux voies, et quatre mètres cinquante centimètres (4^m,50) sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0^m,80).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Art. 16. — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins huit mètres (8^m,00) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails et six mètres (6^m,00) de hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4^m,80). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m,00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 16 *bis*. — Les articles 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15 et 16 ci-dessus, relatifs aux conditions d'établissement du chemin de fer, ne s'appliquent pas aux voies, travaux et ouvrages d'art des lignes qui sont actuellement en exploitation ou en construction, et pour lesquelles les dispositions des projets approuvés sont maintenues.

Les parties de seconde voie et autres ouvrages qu'il pourra être nécessaire d'établir ultérieurement sur ces lignes seront exécutés conformément aux dispositions des projets précédemment approuvés pour les mêmes lignes.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux

A la rencontre des routes impériales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers, seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de 35 kilogrammes par mètre cou-

rant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses, et de 30 kilogrammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

La compagnie pourra être autorisée à réduire les poids ci-dessus fixés pour les embranchements et pour les parties de seconde voie à poser sur les sections des lignes actuelles, où le poids des rails est inférieur à 35 kilogrammes (1).

Art. 20. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 21. — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

Art. 22. — L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc. ; et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 23. — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 24. — Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer, et de tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

Art. 25. — Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

(1) Le troisième alinéa de l'article 19 n'a pas été inséré dans les cahiers des charges des réseaux de l'Est et de l'Ouest.

Art. 26. — Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

Art. 27. — La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges, et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 28. — A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit ; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Art. 29. — Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés ; ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous lesdits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas, sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la compagnie postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral ; addition sera également faite, sur l'atlas, de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

Titre II. — *Entretien et exploitation.*

Art. 30. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 31. — Le compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

Art. 32. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles, et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces ;

Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront des banquettes rembourrées ;

Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

Art. 33. — Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires, non seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le ministre déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Art. 34. — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

En outre de la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

Titre III. — *Durée, rachat et déchéance de la concession.*

Art. 35. — La durée de la concession, pour les différentes lignes mentionnées à l'article premier du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans (99 ans), à partir du... Elle finira le...

Art. 36. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant les matériaux, combustibles et approvisonnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'Etat sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts ; et réciproquement, si l'Etat le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière (1).

Toutefois, l'Etat ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — A toute époque après l'expiration des quinze premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

(1) Disposition qui se trouve modifiée par les conventions financières relatives à la garantie d'intérêts, pour le cas où la compagnie serait débitrice de l'Etat ; voir à cet égard les annexes XIII à XVIII.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus (1).

Art. 38. — La compagnie est dispensée de tout cautionnement, à raison de la concession des lignes nouvelles.

Art. 39. — Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu, tant à la continuation et à l'achèvement des travaux, qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois ; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'Etat.

Art. 40. — Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

Art. 41. — Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV. — *Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises.*

Art. 42. — Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

(1) Disposition modifiée par les conventions de 1883. Voir annexes XIII à XVIII.

TARIF 1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX.
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)......	0 067	0 033	0 10
Voyageurs. Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe).....................	0 050	0 025	0 075
Voyageurs. Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)................	0 037	0 018	0 055
Enfants. Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
Enfants. De trois à sept ans, ils payent demi-place, et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Enfants. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs.	0 010	0 005	0 015
(Sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30.)			
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait..................................	0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs......................................	0 025	0 015	0 04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.............	0 01	0 01	0 02
(Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.)			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres, poissons frais, denrées, excédents de bagages et marchandises de toute classe transportés à la vitesse des trains de voyageurs.	0 20	0 16	0 36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
Première classe. — Spiritueux, huiles, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, produits chimiques non dénommés, œufs, viande fraîche, gibier, sucre, café, drogues, épiceries, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes..........................	0 09	0 07	0 16
Deuxième classe. — Blés, grains, farines, légumes farineux, riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires, chaux et plâtre, charbon de bois, bois à brûler dit *de corde*, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, albâtre, bitume, cotons, laines, vins, vinaigres, boissons, bières, levure sèche, coke, fers, cuivres, plomb et autres métaux ouvrés ou non, fontes moulées..............	0 08	0 06	0 14

		PRIX		
		de péage.	de transport.	TOTAUX.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
Troisième classe (1).— Pierres de taille et produits de carrières, minerais autres que le minerai de fer, fonte brute, sel, moellons, meulières, argiles, briques, ardoises		0 06	0 04	0 10
Quatrième classe. —Houille, marne, cendres, fumiers, engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, minerais de fer, cailloux et sable	Pour les parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 fr.	0 05	0 03	0 08
	Pour les parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 fr.	0 03	0 02	0 05
	Au delà de 300 kilomètres.	0 025	0 015	0 04
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE (Par pièce et par kilomètre.)				
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.		0 09	0 06	0 15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes		0 12	0 08	0 20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)		1 80	1 20	3 00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)		2 25	1 50	3 75
Tender de 7 à 10 tonnes		0 90	0 60	1 50
Tender de plus de 10 tonnes		1 35	0 90	2 25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner. Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.				
Voiture à deux et quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur		0 15	0 10	0 25
Voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.		0 18	0 14	0 32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. ; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2e classe.				

(1) Les cahiers des charges de 1857 et 1859 rangeaient dans la 3e classe les marchandises comprises dans la 4e classe ci-dessous ; ce sont les conventions de 1863 qui ont institué, pour ces produits, une classe nouvelle, avec des taxes plus réduites.

	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide....................................	0 12	0 08	0 20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.............	0 08	0 06	0 14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET SERVICE DES CERCUEILS			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....................................	0 36	0 28	0 64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté dans un compartiment isolé, au prix de.........................	0 08	0 12	0 30

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à cinq kilogrammes ; 2° au-dessus de cinq jusqu'à dix kilogrammes ; 3° au-dessus de dix kilogrammes par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur d......... à vingt francs ou au-dessus, le gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximúm qu'à sept centimes par tonne et par kilomètre.

Art. 43. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'ad-

ministration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers, que l'administration fixera sur la proposition de la compagnie ; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 44. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 45. — Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais (sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après) aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie ; mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 46. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000 k.).

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles, pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000 k.).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 47. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs ;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages, pesant isolément quarante kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables

à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédents de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de quarante kilogrammes.

Art. 48. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 49. — La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception ; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la com-

pagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 50. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à grande vitesse, seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes, et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise; toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le ministre, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 51. — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Art. 52. — La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage, pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de 5 kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie ; ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 53. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leur rapport avec le chemin de fer.

Titre V. — *Stipulations relatives à divers services publics.*

Art. 54. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 55. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du minisre des Finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, sont réglés par le ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics et le ministre des Finances, la compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder soixante-quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première.

6° La compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux, ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue, par écrit, quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches; elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation par le ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation ; elles seront montées sur châssis et sur roues ; leur poids ne dépassera pas huit mille kilogrammes, chargement compris (1). L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la compagnie.

10° La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de quarante kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris ; l'administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la compagnie obtiendrait plus tard, dans la marche de son service, une vitesse supérieure.

12° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier, délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

13° La compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement seront,

(1) Porté à dix mille kilogrammes en 1883 (lettres annexées aux conventions).

au maximum, de soixante-quatre mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée de gré à gré, ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la compagnie.

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnités, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 57. — La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employées au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'Etat ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'Intérieur et par le ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, la compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de vingt centimes (0 fr. 20) par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

Art. 58. — Le gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher

provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu, aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée et au besoin requise par le ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'Intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'Intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'Etat, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'adminisration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'Etat.

Titre VI. — *Clauses diverses.*

Art. 59. — Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient les lignes objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

Art. 60. — Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où sont situés les chemins de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

Art. 61. — Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concesssionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines, sur les chemins de fer, objet de la présente concession, pour lesquels

cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant les lignes qui font l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur ces lignes, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de ces dernières lignes ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires (1).

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant ceux qui lui sont concédés, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 0/0) du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 0/0) ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 0/0) ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 0/0).

Art. 62. — La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement ; à défaut d'accord, le gouvernement statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutes époques, prescrire les modifications

(1) Les conventions ultérieures ont successivement rendu applicable à tous les réseaux une disposition additionnelle, empruntée à la Convention du 15 juin 1872 avec la compagnie du Nord, qui est ainsi conçue :

« Dans le cas où le service des chemins de fer d'embranchement (existant ou à créer) devrait être établi dans les gares appartenant à la compagnie du Nord, la redevance à payer à la compagnie du Nord sera réglée d'un commun accord entre les deux compagnies intéressées et, en cas de dissentiment, par voie d'arbitrage.

« En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun desdites gares, il sera statué par le ministre, les deux compagnies entendues ».

qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront, d'ailleurs, être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Ce temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguille et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchement seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur les lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes (0 fr. 12) par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, quatre centimes (0 fr. 04) par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces faits seront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée, au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera revisé par l'administration de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons..

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

Art. 63. — La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances ; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

Art. 64. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Art. 65. — Un règlement d'adminitration publique désignera, la compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

Art. 66. — Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'Etat.

Art. 67. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par la compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du Trésor public une somme de 120 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'Etat.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 68. — La compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute modification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

Art. 69. — Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le

conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au Conseil d'Etat.

Art. 70. — Le présent cahier des charges, la convention du..... et les actes passés ou à passer en exécution des articles..... de ladite convention, ne seront passibles que du droit fixe de un franc.

ANNEXE VII

Tarifs d'exportation, de transit ou de pénétration.

A. — Décret en Conseil d'État du 26 avril 1862.

Article premier. — Par dérogation aux articles 44, 48 et 49 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, et aux paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 48 des cahiers des charges des compagnies de....., le transport par chemin de fer des marchandises de transit (c'est-à-dire traversant la France d'une frontière à une autre, sous plomb de douane), ainsi que des marchandises d'exportation (c'est-à-dire expédiées d'un point situé sur le territoire français en destination de l'étranger), sera réglé par les dispositions suivantes :

TARIFS DE TRANSIT.

Art. 2. — En ce qui concerne le transport des marchandises en transit, notre ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics pourra autoriser les compagnies qui en feront la demande à percevoir les prix et appliquer les conditions qu'elles jugeront les plus propres à combattre la concurrence qui leur est faite par les voies étrangères.

Elles ne seront astreintes, dans ce cas, à aucune formalité d'affichage préalable et à aucun délai, soit pour appliquer les taxes réduites, soit pour opérer, dans les limites fixées par leurs cahiers des charges, le relèvement des prix abaissés.

Art. 3. — Les compagnies auxquelles cette autorisation aura été accordée communiqueront à notre ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics les prix et conditions applicables aux transports de transit, la veille de leur mise en vigueur.

Chaque tarif de cette catégorie devra être produit sous forme de *prix faits*, c'est-à-dire présenter, pour chaque espèce de marchandises, un chiffre total unique, par tonne, comprenant le péage, le transport et les frais accessoires de toute nature, de la frontière d'entrée à la frontière de sortie.

Ce prix total devra être le même pour tous les ports de mer appartenant au même réseau et situés sur le même littoral.

Art. 4. — Chaque tarif de transit sera porté à la connaissance du public, avant sa mise en vigueur, par des affiches apposées dans toutes les gares dénommées dans le tarif.

Art. 5. — A toute époque, notre ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics pourra interdire l'application des tarifs de transit.

TARIFS D'EXPORTATION.

Art. 6. — Les compagnies seront dispensées, pour les tarifs d'exportation à prix réduits, des formalités d'affichage préalable prescrites par l'article 49 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846.

Elles seront en outre exonérées de l'obligation imposée par les cahiers des charges, de ne pas relever les taxes avant le délai d'un an.

Elles devront, pour les tarifs de cette nature, se conformer aux dispositions suivantes.

Art. 7. — Les compagnies soumettront à notre ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics toutes les propositions tendant, soit à baisser les taxes des marchandises destinées à l'exportation, soit à modifier les conditions générales d'application relatives à ces transports.

Art. 8. — Les propositions dont il s'agit devront indiquer les parties du réseau sur lesquelles les tarifs sont appliqués au départ, et à la durée fixée pour l'application.

Cette durée ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à trois mois.

Art. 9. — Si, dans un délai de cinq jours, à dater de l'enregistrement de ces propositions au ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, le ministre n'a pas notifié aux compagnies son opposition, les tarifs proposés pourront être appliqués à titre provisoire.

Ces tarifs seront portés immédiatement à la connaissance du public par des affiches apposées dans toutes les gares dénommées au tarif.

Art. 10. — Toutes les fois qu'après le délai minimum de trois mois fixé par l'article 8 du présent décret, ces compagnies voudront relever les tarifs d'exportation par elles abaissés, elles seront tenues de se conformer à toutes les dispositions de leurs cahiers des charges et de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846.

Art. 11. — A la fin de chaque exercice, chaque compagnie adressera à notre ministre un tableau général indiquant le tonnage, la nature, la provenance et la destination des marchandises transportées sur son réseau, aux termes des tarifs de transit et d'exportation, ainsi que les prix et conditions auxquels ces transports auront été effectués.

B. — Décret du 1er août 1864 modifié le 23 juin 1894.

Article premier. — Le dernier paragraphe de l'article 3 du décret susvisé, ledit paragraphe ainsi conçu :

« *Ce prix total devra être le même pour tous les ports de mer appar-*
« *tenant au même réseau et situés sur le même littoral* »,

est supprimé et remplacé par la disposition suivante :

« *Ce prix total devra être le même pour tous les ports de mer desser-*
« *vis directement par les voies ferrées d'un même réseau et compris dans*
« *le même groupe, conformément au tableau ci-après* :

RÉSEAU DU NORD.

Deux groupes.	1er groupe. — Tous les ports compris depuis la frontière belge jusqu'à l'embouchure de l'Authie et le port de Rouen pour les relations empruntant la ligne de Rouen à Amiens.
	2e groupe. — Tous les ports compris depuis l'embouchure de l'Authie jusqu'à celle de la Bresle.

RÉSEAU DE L'OUEST.

Trois groupes.
- 1er groupe. — Tous les ports, de Dieppe inclusivement à Caen inclusivement.
- 2e groupe. — Tous les ports, de Caen exclusivement à Saint-Brieuc inclusivement.
- 3e groupe. — Tous les ports, de Saint-Brieuc exclusivement à Brest inclusivement.

RÉSEAU D'ORLÉANS.

Trois groupes.
- 1er groupe. — Tous les ports, de Châteaulin inclusivement à Lorient inclusivement.
- 2e groupe. — Tous les ports, de Lorient exclusivement à Nantes inclusivement.
- 3e groupe. — Tous les ports, de la Rochelle inclusivement à Bordeaux inclusivement.

RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Groupe unique. — Tous les ports, de Nantes inclusivement à Bordeaux inclusivement.

RÉSEAU DU MIDI.

Trois groupes.
- 1er groupe. — Tous les ports, de Bordeaux inclusivement à Arcachon inclusivement.
- 2e groupe. — Tous les ports, d'Arcachon exclusivement à la frontière d'Espagne.
- 3e groupe. — Tous les ports, de la frontière d'Espagne sur la Méditerranée à Cette inclusivement.

RÉSEAU DE LA MÉDITERRANÉE.

Deux groupes.
- 1er groupe. — Tous les ports, de Cette inclusivement à Toulon inclusivement.
- 2e groupe. — Tous les ports, de Toulon exclusivement à la frontière d'Italie.

C. — Extrait des lettres annexées aux conventions de 1883.

(*Rédaction de la Cie de l'Ouest. — Les lettres des autres Compagnies ne sont pas toutes absolument conformes, mais les divergences sont peu importantes.*)

. . . .

4° En ce qui touche les tarifs qui ont pour objet l'importation en France des marchandises de provenance étrangère, nous sommes à la disposition de l'administration pour modifier toute combinaison de prix dont l'effet pourrait être d'altérer les conditions économiques résultant de notre régime douanier, sous la seule réserve que les marchandises qu'ils visent ne soient pas importées en France à plus bas prix par d'autres voies de transport ;

. . . .

6° En ce qui touche les tarifs d'exportation, certaines réclamations se sont produites : on a demandé que les compagnies assurent aux marchandises françaises un traitement égal, à des conditions égales, à celui qu'offrent les tarifs de transit aux marchandises étrangères. Sans discuter les détails de questions aussi complexes, nous admettons que

l'administration supérieure pourra toujours nous demander que les tarifs de transit communs avec d'autres compagnies soient en même temps des tarifs d'exportation, c'est-à-dire que les taxes totales fixées pour le transit s'appliquent aux expéditions faites sur l'étranger par toutes les gares intermédiaires entre les deux gares d'entrée et de sortie et même par toutes les gares situées sur les embranchements de part et d'autre de l'itinéraire direct ci-dessus désigné, dans une zone de 50 kilomètres, et dont la distance à la gare de sortie sera moindre que celle qui sépare les gares d'entrée et de sortie.

Dans tous les cas prévus aux paragraphes 4 et 6, l'affaire serait examinée par une commission devant laquelle les compagnies seraient entendues et représentées avec voix délibérative. Si la commission se prononçait contre leur avis, une seconde délibération aurait lieu dans le délai minimum de deux mois.

ANNEXE VIII

Lois du 20 novembre 1883 portant approbation des conventions passées avec les grandes Compagnies. Dispositions générales ou communes.

Article premier. — Est approuvée la convention provisoire passée, le....., et la convention additionnelle passée le..... entre le ministre des Travaux publics et la compagnie des chemins de fer de.....

Art. 2. — Sont incorporés dans le réseau d'intérêt général les chemins de fer d'intérêt local de.......................

Il sera, s'il y a lieu, statué par décret rendu en conseil d'Etat sur l'indemnité ou sur les dédommagements qui pourraient être dus aux départements de.......................

Art. 3. — Le montant des travaux complémentaires que le ministre des Travaux publics pourra autoriser sera fixé, chaque année, par un article de la loi de finances.

Tout nouveau traité engageant le concours financier de la compagnie de................. dans la construction et l'exploitation des lignes ferrées ne pourra être exécuté qu'après avoir été approuvé par une loi.

Art. 4. — L'enregistrement des conventions annexées à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 fr.).

Art. 5. — Tout député ou sénateur qui, au cours de son mandat, acceptera les fonctions d'administrateur d'une compagnie de chemins de fer sera, par ce seul fait, considéré comme démissionnaire et soumis à la réélection.

ANNEXE IX

Loi du 27 décembre 1890 complétée par la loi du 10 avril 1902, sur le contrat de louage et sur les rapports des agents des chemins de fer avec les compagnies.

Article premier. — L'article 1780 du Code civil est complété comme il suit :

Le louage de service, fait sans détermination de durée, peut toujours cesser par la volonté d'une des parties contractantes.

Néanmoins, la résiliation du contrat par la volonté d'un seul des contractants peut donner lieu à des dommages-intérêts.

Pour la fixation de l'indemnité à allouer, le cas échéant, il est tenu compte des usages, de la nature des services engagés, du temps écoulé, des retenues opérées et des versements effectués en vue d'une pension de retraite, et, en général, de toutes les circonstances qui peuvent justifier l'existence et déterminer l'étendue du préjudice causé.

Les parties ne peuvent renoncer à l'avance au droit éventuel de demander des dommages-intérêts en vertu des dispositions ci-dessus.

Les contestations auxquelles pourra donner lieu l'application des paragraphes précédents, lorsqu'elles seront portées devant les tribunaux civils et devant les cours d'appel, seront instruites comme affaires sommaires et jugées d'urgence.

Art. 2. — Dans le délai d'une année, les compagnies et administrations de chemins de fer devront soumettre à l'homologation ministérielle des statuts et règlements de leurs caisses de retraites et de secours.

(Paragraphe ajouté par la loi du 10 avril 1902.) Dans le cas où l'homologation, prévue par l'article 2 de la loi du 27 décembre 1890 sur le contrat de louage et les rapports entre les agents de chemins de fer et les compagnies, n'est accordée que sous réserve de certaines modifications ou additions non acceptées par la compagnie, il sera statué par un décret rendu sur avis conforme du conseil d'Etat.

ANNEXE X

Loi du 26 octobre 1897 autorisant l'établissement de surtaxes locales temporaires dans les gares.

Article premier. — Le service des emprunts contractés par un département, une commune ou une chambre de commerce pour subvenir à l'établissement, à la transformation ou à l'amélioration d'une gare ou halte de chemin de fer d'intérêt général, peut être assuré par des surtaxes locales temporaires applicables aux marchandises ou aux voyageurs en provenance ou à destination de ladite gare ou halte.

Les marchandises appartenant à l'Etat ou employées à son service sont exemptes de ces surtaxes, dont la durée ne peut excéder 50 ans.

Art. 2. — Lesdites surtaxes, après l'accomplissement des formalités de publicité et d'instruction prévues pour l'homologation des tarifs de chemins de fer, sont autorisées :

Par une loi, pour les emprunts à contracter par les départements et pour les emprunts communaux, qui doivent eux-mêmes être autorisés par des lois ;

Par un décret rendu en la forme des règlements d'administration publique, pour les emprunts communaux non soumis à la sanction législative et pour les emprunts contractés par les chambres de commerce. Ce décret sera pris, après avis du ministre des Finances, sur le rapport du ministre des Travaux publics, et, suivant les cas, du ministre de l'Intérieur ou du ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et Télégraphes.

Art. 3. — Les surtaxes établies sont affichées dans les mêmes condi-

tions et le recouvrement en a lieu dans les mêmes formes que pour les taxes de chemin de fer.

Elles font l'objet d'un compte spécial dans les comptes de l'administration de chemins de fer intéressée. Le montant en est versé dans la caisse du département, de la commune ou de la chambre de commerce, aux époques d'échéance des annuités d'emprunts et jusqu'à concurrence du montant de ces annuités.

Les excédents reportés, en fin d'exercice, au compte spécial de l'exercice suivant, seront affectés, dans ce compte, jusqu'à concurrence d'une somme déterminée dans l'acte d'autorisation, à constituer un fonds de réserve qui servira à couvrir les insuffisances éventuelles des surtaxes pour assurer le payement des annuités d'emprunts des exercices ultérieurs.

Le surplus de ces excédents pourra être employé par les départements, les communes ou les chambres de commerce, en vertu d'une autorisation donnée par les administrations locales, soit au remboursement anticipé de l'emprunt, soit à la diminution du taux des surtaxes.

Art. 4. — Le service des surtaxes donnera lieu à l'établissement, par les chambres de commerce, de comptes et budgets spéciaux qui seront approuvés par le ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes, après avis du ministre des Travaux publics.

Art. 5. — Le ministre des Travaux publics présentera annuellement, à l'appui de chaque projet du budget, d'accord avec le ministre de l'Intérieur ou avec le ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes, suivant les cas, un relevé des autorisations accordées l'année précédente, avec la date de l'autorisation, l'indication de l'objet, du montant et des conditions de l'emprunt, ainsi que du taux des surtaxes.

ANNEXE XI

Extrait de la loi de finances du 30 mai 1899. Dispositions relatives à la vérification et à la publication des comptes des compagnies de chemins de fer.

Art. 37. — Avant le 1er novembre de chaque année, le ministre des Travaux publics présente au parlement, pour les chemins de fer et les tramways liés vis-à-vis de l'Etat par des conventions financières :

1° Le compte général des dépenses d'établissement, divisé par nature de dépenses. Ce compte comprend les opérations effectuées pendant l'année précédente et le résumé des opérations des années antérieures. Il est suivi, pour les six grandes compagnies de chemins de fer, du compte des travaux complémentaires, du tableau des annuités à la charge du Trésor et d'états de développement concernant les opérations qui se rattachent à l'exécution des conventions approuvées par les lois du 20 novembre 1883 ;

2° Le compte des recettes et des dépenses d'exploitation de l'année précédente dressé par chapitre et article. Ce compte est suivi de la liquidation de l'avance de garantie incombant à l'Etat ou des sommes à verser par les compagnies à titre de remboursement des avances du Trésor ou du partage des bénéfices ;

3° La situation du compte courant de la garantie avec un résumé,

année par année, des comptes ayant donné lieu à garantie, à remboursement ou à partage.

Ces comptes sont établis de concert avec le ministre des Finances.

Le ministre des Travaux publics déterminera la nature des renseignements que les compagnies devront fournir pour l'établissement de ces comptes et la forme dans laquelle ces renseignements devront être présentés.

Pour les années qui n'ont pas encore fait l'objet d'arrêtés de règlements pris par le ministre des Travaux publics, ils sont dressés d'après les écritures des compagnies et sous réserve des vérifications ultérieures.

Art. 38. — Les arrêtés de règlement pris par le ministre des Travaux publics dans le courant de chaque année sont soumis à l'examen de la commission chargée, en exécution de l'article 192 du décret du 31 mai 1862, de la vérification des comptes des ministres; ils sont appuyés, à titre de documents justificatifs, des comptes présentés par les compagnies et des rapports des commissions de vérification.

Art. 39. — Un comptable d'ordre présente, chaque année, à la cour des comptes un résumé des opérations faites pendant l'année précédente par les six grandes compagnies de chemins de fer pour la construction des lignes dont les dépenses d'établissement sont à la charge de l'Etat, en exécution des conventions approuvées par les lois du 20 novembre 1883. Ce résumé comprend toutes les avances remboursables par annuités faites soit en argent, soit en travaux, ainsi que les versements en argents ou les travaux effectués à titre de contributions fixes et kilométriques et de remboursement de dettes de garantie ; enfin, le cas échéant, l'emploi en travaux de fonds versés par le Trésor.

Le comptable d'ordre rend également compte à la cour des règlements intervenus chaque année au sujet des opérations de même nature effectuées dans les années antérieures.

Un décret contresigné par les ministres des Travaux publics et des Finances fixera le mode de nomination de ce comptable, la forme de ses écritures ainsi que les conditions dans lesquelles ces comptes devront être soumis à la cour et les justifications qu'il devra fournir à l'appui.

Art. 40. — Les dispositions des articles 76 de la loi de finances du 26 janvier 1892 et 105 de la loi de finances du 13 avril 1898 sont abrogées.

DEUXIÈME PARTIE

DISPOSITIONS SPÉCIALES A CHACUN DES GRANDS RÉSEAUX

ANNEXE XII

Organisation du réseau des chemins de fer de l'État.

A. — Extrait de la loi du 18 mai 1878, approuvant le rachat des lignes qui ont constitué originairement ce réseau.

Art. 4. — En attendant qu'il soit statué sur les bases définitives du régime auquel seront soumis les chemins de fer dont l'article 2 de la présente loi règle la reprise par l'Etat, le ministre des Travaux publics assurera l'exploitation provisoire de ces lignes, à l'aide de tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor.

Des décrets détermineront les conditions dans lesquelles s'effectueront les recettes et les dépenses de l'exploitation provisoire, ainsi que le mode suivant lequel elles seront justifiées.

La loi de finances prévue à l'article 3 ci-dessus, créera également les ressources à l'aide desquelles il serait fait face à l'insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation des lignes dont il s'agit.

B. — Décret du 25 mai 1878 réglant l'organisation des chemins de fer de l'État.

TITRE PREMIER. — *Dispositions générales.*

Article premier. — Les lignes de chemins de fer déjà exploitées ou à construire, qui sont comprises dans la loi du 18 mai 1878 seront, au fur et à mesure de leur remise à l'Etat, considérés provisoirement comme formant un seul et même réseau, sous la dénomination de *Chemins de fer de l'Etat*.

Art. 2. — Ce réseau provisoire, à l'exception des lignes ou portions de lignes dont les travaux d'infrastructure ne sont pas terminés, formera un service distinct, qui sera confié, sous l'autorité du ministre des Travaux publics, à un conseil d'administration de neuf membres, nommés par décret du Président de la République.

Art. 3. — Les lignes ou portions de lignes dont l'infrastructure est à

terminer resteront dans les attributions de l'administration centrale des travaux publics, chargée d'en poursuivre l'exécution.

Ces lignes, au fur et à mesure de l'achèvement des travaux d'infrastructure, seront remises par section à l'administration du réseau provisoire. La remise s'effectuera suivant les règles adoptées dans les cas semblables pour les chemins de fer concédés.

Il sera pourvu à l'exécution des travaux de superstructure et des travaux complémentaires de premier établissement, par les soins de l'administration du réseau provisoire, au moyen des ressources accordées par le ministre des Travaux publics et conformément à ses décisions.

Titre II. — *Exploitation provisoire.*

Art. 4. — Le conseil d'administration prévu à l'article 2 exercera, pour l'exploitation provisoire des lignes et sous les réserves contenues au présent décret, les attributions analogues à celles des conseils d'administration des chemins de fer concédés. Il aura notamment le pouvoir :

1° De nommer et révoquer, sur la proposition du directeur, tous les agents et employés ;

2° De fixer ou modifier les tarifs de toute nature, sous réserve de l'homologation ministérielle ;

3° D'approuver les règlements relatifs à l'organisation du service, à la marche des trains, à la police et à l'exploitation des chemins de fer et de leurs dépendances ;

4° D'approuver les marchés et traités relatifs aux divers services ;

5° De diriger l'administration financière conformément aux règles posées par le décret spécial à ce service ;

6° D'autoriser toutes actions judiciaires.

Un arrêté ministériel fixera le mode de fonctionnement de ce conseil et réglera ses rapports avec l'administration centrale des Travaux publics, ainsi que les justifications qu'il aura à lui fournir.

Art. 5. — Le conseil d'administration pourra, avec l'autorisation du ministre des Travaux publics, passer des traités pour l'exploitation d'une partie ou de la totalité des lignes du réseau.

Ces traités seront soumis par le ministre à l'examen du comité consultatif des chemins de fer.

Art. 6. — La direction des services administratifs et techniques sera confiée à un directeur relevant immédiatement du conseil d'administration et nommé par décret, sur la proposition du ministre des Travaux publics, après avis de ce conseil.

Le directeur sera choisi parmi les membres des corps des ponts et chaussées ou des mines.

Il assistera aux séances du conseil d'administration, avec voix consultative.

Il aura sous ses ordres le personnel des divers services, à l'exception de ceux qui relèvent directement du conseil.

Il exercera, en matière financière, les attributions déterminées par le décret spécial prévu à l'article 10. Il passera les marchés et les traités, consentira les transactions et suivra les actions judiciaires, en exécution des délibérations du conseil d'administration. Il fera tous actes conservatoires. Il signera la correspondance.

Art. 7. — L'organisation des services comprendra :

Un chef de l'exploitation, ayant dans ses attributions le service commercial ;

Un ingénieur en chef du matériel et de la traction ;

Un ingénieur en chef de la voie et des bâtiments, chargé également des travaux de superstructure, pour les lignes à mettre en exploitation, ainsi qu'il est dit à l'article 3.

Ces trois chefs de service seront nommés par le ministre des Travaux publics, après avis du conseil d'administration.

Art. 8. — L'exploitation provisoire par l'Etat s'effectuera en conformité des lois et règlements en vigueur. Elle sera régie, sans distinction de lignes, par le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général, annexé à la loi du 4 décembre 1875.

Toutefois, les tarifs actuellement adoptés sur les diverses lignes, en vertu de leurs cahiers des charges primitifs, continueront d'être appliqués jusqu'à ce qu'ils aient été régulièrement modifiés, selon les dispositions du titre V de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Art. 9. — Les recettes brutes, relevées par ligne ou par groupe de lignes, suivant les instructions qui seront données par le ministre des Travaux publics, devront être régulièrement publiées par semaine.

Art. 10. — L'organisation du service financier de l'exploitation provisoire par l'Etat sera réglée par un décret spécial, rendu sur la proposition des ministres des Travaux publics et des Finances.

Art. 11. — Les divers agents actuellement employés sur les lignes rachetées seront, sauf le cas de mauvais service ou de suppression d'emploi, conservés dans la situation qu'ils occupent ou dans une situation analogue, compatible avec la présente organisation.

Ces agents, ainsi que ceux qui pourraient être ultérieurement attachés au service des lignes rachetées, seront, pendant la durée de leur service, considérés comme agents temporaires de l'Etat.

Les fonctionnaires et agents appartenant aux administrations publiques qui seront employés sur le réseau des chemins de fer de l'Etat seront considérés comme étant en service détaché.

Art. 12. — Des arrêtés du ministre des Travaux publics, rendus sur la proposition du conseil d'administration, détermineront :

1° Le chiffre des traitements fixes des diverses catégories de fonctionnaires et agents employés sur le réseau ;

2° Le chiffre des indemnités fixes, journalières, mensuelles ou annuelles, attribuées aux divers emplois ainsi que le montant des jetons de présence des administrateurs ;

3° Les sommes qui pourraient être distribuées en fin d'exercice, à titre de primes de gestion ou d'économie, aux fonctionnaires et agents qui auront le plus contribué à la bonne marche du service et aux résultats favorables de l'exploitation, sans toutefois que le total de ces sommes puisse dépasser 2 0/0 de la recette brute réalisée dans l'année. Ces sommes ne comprennent point les primes d'économie des mécaniciens et chauffeurs, qui sont fixées par le conseil d'administration.

En attendant que ces arrêtés aient été rendus, les fonctionnaires et agents seront rétribués d'après les bases appliquées sur les lignes rachetées, sauf les modifications proposées par le conseil et approuvée par le ministre.

Titre III. — *Contrôle de l'administration centrale des Travaux publics.*

Art. 13. — Le contrôle de l'Etat s'exercera sur le réseau des lignes rachetées, comme sur les autres réseaux d'intérêt général, conformé-

ment à l'ordonnance du 15 novembre 1846, par les fonctionnaires et agents du contrôle relevant directement de l'administration centrale des travaux publics.

C. — Décret du 25 mai 1878 réglant l'organisation financière des chemins de fer de l'État.

TITRE PREMIER. — *Dispositions générales.*

Article premier. — L'organisation financière du service distinct constitué, sous l'autorité du ministre des Travaux publics, pour l'exploitation provisoire des chemins de fer de l'Etat, en vertu du décret susvisé en date de ce jour, est établie d'après les règles ci-après.

Art. 2. — L'administration financière du service est confiée au conseil créé par l'article 2 du même décret.

Le directeur des chemins de fer de l'Etat est chargé d'assurer l'exécution des décisions du conseil d'administration.

TITRE II. — *Budget et crédits. — Recettes et dépenses.*

Art. 3. — Les recettes se composent :

1° Des produits d'exploitation ;

2° Des produits du domaine et de la vente des objets mobiliers ;

3° Du produit des locations du matériel ;

4° Des recettes diverses et accidentelles ;

5° Des prélèvements opérés sur le crédit ouvert au budget du ministère des travaux publics pour parer, s'il y a lieu, à l'insuffisance des produits de l'exploitation.

Art. 4. — Les dépenses comprennent :

1° Les traitements, indemnités, primes et gratifications du personnel de l'administration et de l'exploitation ;

2° Les salaires d'ouvriers ;

3° L'entretien et le renouvellement du mobilier des bureaux, gares et stations ;

5° L'entretien et les grosses réparations des immeubles ;

6° Les frais de bureau et les frais d'impressions ;

7° Les frais de chauffage et d'éclairage des trains, gares, stations et bureaux ;

8° Les approvisionnements généraux du service ;

9° Les dépenses d'exploitation résultant des règlements de compte avec les compagnies de chemins de fer, françaises ou étrangères, et les autres entreprises de transport par terre et par eau ;

10° Le montant des condamnations et transactions, les frais judiciaires et autres ;

11° Les restitutions pour taxes et droits indûment perçus, les indemnités pour avaries, pertes, retards ou toute autre cause se rattachant à l'exploitation ;

12° Les impôts ;

13° Le versement au Trésor des perceptions opérées pour son compte ;

14° Les dépenses extraordinaires et imprévues et les assurances, s'il y a lieu ;

15° Le versement au Trésor des excédents de recette.

Art. 5. — Le budget annuel des chemins de fer de l'Etat, comprenant les prévisions des recettes et des crédits nécessaires aux dépenses ci-

dessus énumérées, est établi par le conseil d'administration et soumis à l'approbation du ministre des Travaux publics.

Le ministre ouvre, sur la demande du même conseil, les crédits supplémentaires ou extraordinaires et arrête les articles additionnels correspondant aux restes à recouvrer ou à payer des exercices clos.

Art. 6. — Le conseil d'administration met à la disposition du directeur tout ou partie des crédits qui lui sont ouverts par le budget ou par des décisions spéciales du ministre des Travaux publics.

Le directeur délègue ces crédits, selon les besoins, aux chefs des trois services : de l'exploitation, du matériel et de la traction, de la voie et des bâtiments.

Art. 7. — Le service de trésorerie, comprenant toutes les opérations étrangères au budget, sera réglé par des instructions ministérielles, après avis du conseil d'administration.

TITRE III. — *Exécution des services.*

Art. 8. — Aucun service n'est fait, aucune dépense n'est engagée, aucune recette n'est effectuée qu'en vertu des autorisations du conseil d'administration.

En ce qui concerne les approvisionnements, les travaux, les services de correspondance, de réexpédition, de factage et de camionnage, le conseil, dans les limites qui seront tracées par un arrêté ministériel, décide, s'il y a lieu, de procéder par voie d'adjudication publique ou restreinte, de traiter à l'amiable, d'exécuter les travaux en régie ou de faire les achats sur simple facture ; il approuve, dans les limites fixées par le même arrêté, les adjudications, traités et marchés.

TITRE IV. — *Délivrance des titres de perception et ordonnancement des dépenses.*

Art. 9. — Aucune somme n'est portée en recette à titre définitif, par le caissier général des chemins de fer de l'Etat dont il sera parlé ci-après, qu'en vertu d'un titre de perception délivré par le directeur ou, en vertu de sa délégation, par un chef de service.

Le directeur et les chefs de service tiennent écriture des titres de perception qu'ils ont délivrés, des recouvrements faits et des restes à recouvrer.

Art. 10. — Aucune dépense du budget spécial des chemins de fer de l'Etat ne peut être acquittée, si elle n'a été préalablement ordonnancée par le directeur, ou mandatée, en vertu d'une ordonnance de délégation, par le chef de service compétent.

Le directeur et les chefs de service observent, pour la rédaction et l'émission de leurs ordonnances ou mandats et la tenue de leurs écritures, les règles tracées aux ordonnateurs par le règlement de comptabilité du ministre des Travaux publics. Les chefs de service rendent les comptes mensuels et annuels prescrits par les articles 303 à 305 du 31 mai 1862.

TITRE V. — *Perception des recettes et paiement des dépenses.*

Art. 11. — Un fonctionnaire, ayant le titre de « caissier général des chemins de fer de l'Etat », placé sous la direction administrative et la surveillance du conseil d'administration, est chargé de centraliser les recettes et les dépenses effectuées dans les gares et stations, d'opérer lui-même les recettes dont le recouvrement lui est confié et d'acquitter

les dépenses assignées sur sa caisse. Il est justiciable de la Cour des Comptes.

Cet agent, nommé par décret, sur la proposition des ministres des Travaux publics et des Finances, après avis du conseil d'administration, est tenu de fournir un cautionnement en rentes sur l'Etat calculé sur le pied de cinq fois ses émoluments.

Art. 12. — La perception des droits et produits et le paiement des dépenses sont effectués, dans les gares et stations, par les agents que désigne le conseil d'administration, sur la proposition du directeur pour y remplir les fonctions de receveurs.

Ces agents fournissent un cautionnement dont la nature et la quotité seront déterminées par le ministre des Travaux publics.

Ils ne doivent acquitter aucune dépense sans un mandat d'un ordonnateur, visé par le caissier général des chemins de fer de l'Etat.

Toutefois, le directeur et les chefs de service peuvent les autoriser à prélever sur leurs caisses les sommes nécessaires au paiement des détaxes, transactions, menues dépenses et autres frais urgents, à la charge d'en obtenir le mandatement, au moins tous les mois, sur la présentation de bordereaux dûment certifiés et appuyés, s'il y a lieu, de pièces justificatives.

Ces agents adressent au caissier général des chemins de fer, à des époques périodiques, une situation de leurs recettes et de leurs dépenses, accompagnée des pièces qui justifient les sommes payées et les excédents disponibles.

Ils y joignent les espèces et valeurs composant ces excédents.

Art. 13. — Une instruction du ministre des Travaux publics déterminera, dans les conditions établies par l'article 94 du décret du 31 mai 1862, les services pour lesquels des agents pourront recevoir, à titre de régisseurs, des avances de fonds, à charge de justification d'emploi dans les délais prescrits.

Art. 14. — Le caissier général des chemins de fer est responsable des sommes dont il doit opérer le recouvrement sur les agents désignés comme receveurs dans les gares et stations, d'après les titres de perception qui lui sont transmis par les chefs de service compétents.

Il est également responsable des dépenses acquittées sur son visa, par ces mêmes agents, ainsi que des sommes payées suivant les règles indiquées au quatrième alinéa de l'article 12, qu'il aurait rattachées à sa gestion personnelle.

Art. 15. — Le caissier général des chemins de fer peut suspendre le paiement des ordonnances et mandats qui lui sont présentés :

1° Si ces ordonnances et mandats n'ont pas été délivrés sur un crédit régulièrement ouvert, ou s'ils excèdent ce crédit ;

2° S'il y a omission ou irrégularité matérielle dans les pièces justificatives qui doivent être produites par les parties prenantes.

Tout refus ou retard doit être motivé, dans une déclaration immédiatement délivrée par le caissier général au porteur de l'ordonnance ou du mandat, lequel en réfère à l'ordonnateur.

Si celui-ci requiert par écrit et sous sa responsabilité qu'il soit passé outre au paiement, le caissier général y procède, dans les formes et suivant les règles indiquées à l'article 91 du décret du 31 mai 1862.

TITRE VI. — *Ecritures.*

Art. 16. — La comptabilité du caissier général des chemins de fer de l'Etat est tenue en partie double. Les agents désignés comme rece-

veurs dans les gares et stations emploient seulement des livres de détail ou de premières écritures, suivant les règles de la comptabilité en partie simple.

La forme des livres, registres et autres documents de comptabilité est déterminée : pour le caissier général, par les instructions du ministre des Finances, de concert avec le ministre des Travaux publics ; pour les agents désignés comme receveurs dans les gares et stations, par les instructions du conseil d'administration.

TITRE VII. — *Contrôle et surveillance.*

Art. 17. — Le conseil d'administration délègue un ou plusieurs de ses membres pour arrêter, à l'expiration de chaque mois, et vérifier, en fin d'année, la situation de la caisse ou du portefeuille du caissier général.

Art. 18. — Des contrôleurs de l'exploitation et de la comptabilité, dont le nombre ainsi que les attributions seront déterminés par le règlement organique du service, sont chargés de surveiller l'exacte perception des taxes, de vérifier, au moins une fois par mois, la comptabilité et les caisses des gares et stations et de veiller à ce que les écritures y soient tenues convenablement et d'accord avec celles de l'administration centrale du service.

Ces agents sont nommés par le conseil d'administration, sur la proposition du directeur.

Art. 19. — Le caissier général et les agents désignés comme receveurs dans les gares et stations sont soumis aux vérifications de l'inspection générale des finances.

Art. 20. — Le caissier général est tenu d'adresser au ministère des Finances un bordereau mensuel de ses recettes et de ses dépenses accompagné des pièces justificatives.

Il doit rendre compte chaque mois, au directeur et à chacun des ordonnateurs secondaires, du paiement des ordonnances et mandats par eux délivrés.

Il est également tenu de rendre compte au directeur et aux chefs de service des recouvrements effectués en vertu des titres de perception qui lui sont transmis.

TITRE VIII. — *Clôture de l'exercice.*

Art. 21. — La durée de la période pendant laquelle doivent être consommés tous les faits de recette et de dépense de chaque exercice, pour le budget spécial des chemins de fer, se prolonge :

1° Jusqu'au 31 mars de la deuxième année de l'exercice, pour compléter les opérations relatives à la liquidation et à l'ordonnancement des dépenses ;

2° Jusqu'au 30 avril de la même année, pour compléter les opérations relatives au recouvrement des produits et au paiement des dépenses.

Art. 22. — Après le 30 avril de la deuxième année, l'exercice est clos; les crédits demeurés sans emploi sont annulés, et les restes à recouvrer ou à payer sont reportés de droit et sous un titre spécial au budget du service des chemins de fer de l'Etat pour l'exercice courant.

TITRE IX. — *Compte d'administration.*

Art. 23. — Le compte d'administration, établi par ligne ou groupe de lignes, dans les conditions fixées par un arrêté ministériel, est

présenté par le conseil au ministre des Travaux publics, dans le mois qui suit l'expiration de chaque exercice.

Une copie certifiée de ce compte est jointe au compte de gestion du caissier général des chemins de fer.

L'approbation donnée par le ministre au compte d'administration n'est définitive qu'après rapprochement avec les arrêts rendus par la Cour des Comptes sur la gestion correspondante du caissier général.

Les résultats généraux de l'exercice sont insérés dans le compte publié chaque année par le ministre des Travaux publics.

Titre X. — *Compte de gestion.*

Art. 24. — Les comptes du caissier général des chemins de fer de l'Etat sont rendus par gestion annuelle, sauf les cas de mutation prévus en l'article 24 du décret du 31 mai 1862.

Les articles 23, 26 et 27 du même décret sont applicables à ces comptes.

Art. 25. — Les comptes de gestion doivent être adressés au ministère des Finances dans le premier trimestre qui suit la période pour laquelle ils sont rendus; ils sont transmis à la Cour des Comptes avant l'expiration des trois mois suivants.

Une instruction, concertée entre les ministres des Travaux publics et des Finances, déterminera la nature et la forme des pièces qui seront jointes à ces comptes et qui serviront à justifier les recettes et les dépenses.

Jusqu'à la mise en vigueur de cette instruction, la justification sera faite conformément aux règlements en usage dans l'administration des lignes rachetées.

Titre XI. — *Compte courant du caissier général avec le Trésor.*

Art. 26. — Les sommes nécessaires aux services des chemins de fer de l'Etat, dans le cas d'insuffisance des produits, sont mises à la disposition du caissier général ou, pour son compte, à celle des agents désignés comme receveurs dans les gares et stations, soit par le caissier central du Trésor à Paris, soit par les trésoriers payeurs généraux des départements, au moyen d'une demande de fonds visée par le directeur et appuyée de la quittance du caissier général.

Les sommes disponibles excédant les besoins du service sont versées par le caissier général et par les agents désignés comme receveurs dans les gares et stations, soit à la caisse centrale du Trésor, soit à celle des receveurs des finances, et il en est délivré récépissé au nom du caissier général.

Art. 27. — A cet effet, il est ouvert, dans les écritures du caissier du Trésor, un compte courant qui est crédité des sommes versées et débité des sommes prélevées par le caissier général des chemins de fer, et qui retrace ainsi la situation par exercice.

Ce compte est soldé, s'il y a insuffisance de produit, par l'imputation de l'excédent de dépense sur le crédit ouvert pour cet objet au ministre des Travaux publics, ou, dans le cas contraire, par l'application du bénéfice aux produits divers du budget de l'Etat.

Titre XII. — *Dépenses relatives à la continuation et à l'achèvement de la construction des lignes rachetées.*

Art. 28. — Les dépenses relatives à la continuation et à l'achèvement de la construction des lignes rachetées et toutes autres dépenses de premier établissement sont imputées sur le budget général de l'Etat.

Les dépenses des travaux de l'infrastructure sont engagées, liquidées et ordonnancées suivant les règles applicables aux autres dépenses de l'administration générale des travaux publics à laquelle elles appartiennent.

En ce qui concerne les travaux de superstructure, dans lesquels est comprise l'acquisition du matériel roulant, et dont l'exécution, en vertu de l'article 3 du décret susvisé en date de ce jour, est confiée à l'administration des chemins de fer de l'Etat, le conseil d'administration détermine, par ses délibérations, les sommes qu'il y a lieu de prélever, pour ces dépenses, sur le montant des ressources mises à sa disposition par le ministre des Travaux publics. Conformément à ces délibérations, le ministre délègue les crédits au directeur, ordonnateur secondaire, qui peut les sous-déléguer, en tout ou en partie, à l'ingénieur en chef de la voie et des bâtiments, et à l'ingénieur en chef du matériel et de la traction.

Le caissier général des chemins de fer reste étranger aux dépenses de l'infrastructure et de la superstructure, dont le paiement est effectué, comme pour les dépenses ordinaires de l'Etat, par le caissier payeur central à Paris, et par les trésoriers payeurs généraux dans les départements.

D. — Extraits de diverses lois de finances.

Loi du 22 décembre 1878. — Art. 9. — Les chemins de fer exploités par l'Etat sont soumis, en ce qui concerne les droits, taxes et contributions de toute nature, au même régime que les chemins de fer concédés.

Loi du 21 août 1882. — Article premier. — Le fonds de roulement des chemins de fer de l'Etat est fixé à raison de 3,000 francs par kilomètre sur l'ensemble des lignes exploitées ou à livrer à l'exploitation pendant le cours de chaque année.

Art. 2. — Il est ouvert au ministre des Travaux publics..... un crédit de 3 millions de francs qui fera l'objet d'un chapitre..... intitulé : *Fonds de roulement des approvisionnements généraux de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.*

Loi du 29 décembre 1882. — Art. 7. — A partir du 1er janvier 1883, le budget annexe des chemins de fer de l'Etat, sera rattaché pour ordre au budget général.

Les crédits supplémentaires ou extraordinaires reconnus nécessaires dans le cours d'un exercice pour assurer l'exploitation des chemins de fer de l'Etat pourront être ouverts par décrets contresignés des ministres des Travaux publics et des Finances; toutefois, ces crédits devront être soumis à la sanction du pouvoir législatif dans le délai d'un mois, lorsque les chambres seront assemblées, ou, dans le cas contraire, dans la quinzaine de leur prochaine réunion.

Loi du 28 décembre 1895. — Art. 69. — La valeur du stock des approvisionnements de nature fixe (compte de premier établissement) des chemins de fer de l'Etat qui ressortira à l'inventaire du 31 décembre 1895 sera incorporée à dater du 1er janvier 1896 dans le fonds de roulement créé par la loi du 21 août 1882. En conséquence, ce fonds cessera d'être exclusivement affecté aux objets et matières destinés aux services d'exploitation des chemins de fer de l'Etat, et s'appliquera à l'ensemble des approvisionnements de cette administration.

E. — Décret du 10 décembre 1895 portant organisation administrative des chemins de fer de l'Etat.

Article premier. — Le réseau des chemins de fer de l'Etat est administré par un directeur relevant du ministre des Travaux publics et nommé par décret.

Le directeur a sous ses ordres le personnel des divers services.

Tous les pouvoirs attribués au conseil d'administration par les décrets et arrêtés antérieurs sont transférés au directeur sous les réserves et avec les modifications ci-après :

Art. 2. — Le directeur est assisté par un conseil, qui prend le nom de *Conseil du réseau de l'Etat.*

Le conseil est appelé à donner son avis :

1° Sur les tarifs de toute nature ;

2° Sur les règlements relatifs à l'organisation du service, à la marche des trains, à la police et à l'exploitation des chemins de fer et de leurs dépendances ;

3° Sur la gestion financière, conformément aux règles posées par le décret spécial à ce service ;

4° Sur les marchés et traités relatifs aux divers services ;

5° Sur toutes actions judiciaires.

L'avis du conseil est joint aux propositions du directeur dans les affaires qui, aux termes des lois et règlements, doivent être soumises à l'approbation ministérielle. Il sera visé dans la décision du ministre.

Un décret fixe la composition du conseil, et un arrêté ministériel détermine son mode de fonctionnement.

Art. 3. — L'organisation des services comprend :

Un chef d'exploitation, ayant dans ses attributions le service commercial ;

Un ingénieur en chef du matériel et de la traction;

Un ingénieur en chef de la voie et des bâtiments, chargé également des travaux de superstructure pour les lignes à mettre en exploitation.

Art. 4. — Les ingénieurs, inspecteurs et sous-inspecteurs, les chefs de section et chefs de dépôt et tous les employés supérieurs, y compris les chefs de bureau des services sédentaires de la direction et de l'exploitation, sont nommés, promus aux différentes classes de leur grade ou révoqués par le ministre, sur la proposition du directeur.

Le directeur statue sur la nomination, l'avancement ou la révocation des autres agents, ainsi que sur toutes les mutations de personnel sans distinction.

Art. 5. — L'exploitation par l'Etat continue à s'effectuer en conformité des lois et règlements en vigueur. Elle est régie, sans distinction de lignes, par le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général, annexé à la loi du 4 décembre 1875.

Art. 6. — Les recettes brutes, relevées par ligne ou par groupe de lignes, suivant les instructions données par le ministre des Travaux publics, doivent être régulièrement publiées par semaine.

Art. 7. — L'organisation du service financier reste régie, sauf le changement stipulé à l'article 1er du présent décret, par le décret spécial du 25 mai 1878.

Art. 8. — Des arrêtés du ministre des Travaux publics, rendus sur la proposition du directeur, déterminent :

1° Le chiffre des traitements fixes des diverses catégories de fonctionnaires et agents employés sur le réseau ;

2° Le chiffre des indemnités fixes, journalières, mensuelles ou an-

nuelles attribuées aux divers emplois, ainsi que le montant des jetons de présence des membres du conseil ;

3° Les sommes qui pourront être distribuées en fin d'exercice, à titre de primes de gestion ou d'économie, aux fonctionnaires et agents qui auront le plus contribué à la bonne marche du service et aux résultats favorables de l'exploitation, sans toutefois que le total de ces sommes puisse dépasser deux pour cent (2 p. 0/0) de la recette brute réalisée dans l'année. Ces sommes ne comprennent pas les primes d'économie des mécaniciens et chauffeurs.

Art. 9. — Le réseau de l'Etat est soumis à une inspection identique à celle qu'exercent sur les autres réseaux d'intérêt général, conformément à l'ordonnance du 15 novembre 1846, les fonctionnaires et agents du contrôle relevant de l'administration centrale des Travaux publics.

Art. 10. — La caisse des retraites est gérée, sous l'autorité du ministre des Travaux publics, par un comité de cinq membres.

Le comité comprend le directeur des chemins de fer de l'Etat, président de droit, et quatre autres membres nommés par arrêté ministériel. Ces derniers sont choisis en nombre égal parmi les membres du conseil et parmi les agents intéressés.

Le comité possède les pouvoirs les plus étendus pour la gestion de la caisse des retraites. Toutefois, les acquisitions et aliénations de valeurs mobilières et immobilières doivent être soumises à l'approbation du ministre.

Tous les actes faits en exécution des décisions du comité sont signés par son président.

Le comité rend compte au ministre, à la fin de chaque exercice, des opérations et de la situation de la caisse des retraites.

Art. 11. — Sont abrogés les décrets antérieurs en tout ce qui est contraire au présent décret.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

Les dispositions en italique sont celles qui ont été substituées par des avenants ultérieurs au texte primitif.

Les conventions qui ont supprimé les comptes d'exploitation partielle sont reproduites en notes sous les articles des conventions de 1883 relatifs à ces comptes.

Les décrets de 1863 et 1868 auxquels renvoient certains articles des conventions sont ceux qui déterminent les justifications à fournir par les Compagnies pour le règlement des comptes de la garantie d'intérêts.

ANNEXE XIII

Conventions avec la Compagnie du Nord.

A. — Convention du 5 juin 1883.

Article premier. — Le ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, concède à la compagnie du chemin de fer du Nord, qui accepte, les lignes suivantes :

1° A TITRE ÉVENTUEL

. . . .

2° A TITRE ÉVENTUEL ET SOUS LA RÉSERVE DE LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE A INTERVENIR

. . . .

La compagnie s'engage, en outre, soit à accepter les concessions qui lui seraient faites de lignes à désigner par l'administration, la compagnie entendue, jusqu'à concurrence de l'emploi total du fonds de concours de quatre-vingt-dix millions de francs mis par la compagnie à la disposition de l'Etat par l'article 6 de la présente convention, soit à verser à l'Etat, après l'achèvement des lignes ci-dessus concédées, le solde de la somme de quatre-vingt-dix millions de francs.

Art. 2. — Le ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, fait abandon à la compagnie du Nord des lignes de :

. . . .

Lesdites lignes devant être remises à la compagnie en leur état actuel, pour celles qui sont en exploitation, en état de réception définitive, pour celles qui touchent à leur achèvement.

Les lignes susmentionnées sont concédées à la compagnie du Nord pour être incorporées à son ancien réseau.

Art. 3. — La compagnie du Nord est substituée aux compagnies précédemment concessionnaires en ce qui concerne les lignes de..... conformément aux conventions conclues entre la compagnie du Nord et les compagnies de.....

En conséquence, sont incorporées à l'ancien réseau du Nord les lignes comprises dans ces diverses concessions.

Sont également incorporés audit réseau les lignes d'intérêt local précédemment concédées à la compagnie du Nord et le chemin de ceinture de Lille.

Sont rattachées à l'ancien réseau du Nord les lignes concédées à la compagnie du Nord-Est et exploitées par la compagnie du Nord, en vertu du traité du 17 décembre 1875, y compris la ligne de.....

Art. 4. — Les indemnités qui pourraient être dues, notamment à raison du partage des bénéfices stipulé pour quelques-unes de ces lignes au profit des départements qui n'ont pas encore donné leur consentement à la déclaration d'intérêt général, resteront à la charge de l'Etat.

Art. 5. — Pour toutes les lignes objet de la présente convention, la concession expirera, comme pour les lignes composant le réseau actuel, le 31 décembre 1950, les concessions qui dépassent ce terme étant réduites à cette durée et la concession d'Ermont à Valmondois étant reportée à ladite date.

Toutefois l'Etat restera chargé, après l'expiration de ce délai :

1° De payer aux compagnies de Lille-Valenciennes, du Nord-Est, ou à leurs représentants, ainsi qu'à la compagnie du Nord, comme étant aux droits de la compagnie de Lille-Béthune, les rentes stipulées aux traités des 17 décembre 1875, 31 décembre 1875 et 6 mai 1876;

2° D'assurer le service des obligations de la compagnie de Picardie et Flandres ;

3° De servir l'annuité consentie au profit du département de la Somme par le traité du 15 septembre 1880.

L'Etat devra en outre exécuter le traité conclu, le 2 février 1876, avec la compagnie des mines de Béthune, pour l'exploitation de la section de Violaines à Bully-Grenay.

Art. 6. — La dépense de construction des lignes désignées à l'article 1er sera à la charge de l'Etat. Toutefois, la compagnie mettra à la disposition de l'Etat, à titre de fonds de concours, une somme de quatre-vingt-dix millions de francs ; elle fournira de plus, à ses frais, le matériel roulant, ainsi que le matériel, le mobilier et l'outillage des gares.

La compagnie exécutera pour le compte de l'Etat, dans l'ordre qui lui sera indiqué par l'administration supérieure, les travaux de toutes les lignes, y compris ceux d'agrandissement et de modification des gares de jonction avec les lignes qui lui appartiennent aujourd'hui. Elle fera à cet effet toutes les avances de fonds nécessaires.

Les dépenses à rembourser par l'Etat, comprenant les frais généraux, les frais de personnel et d'intérêt des capitaux pendant la construction, ne pourront, sauf des exceptions motivées par des circonstances de force majeure ou par le caractère aléatoire de certaines estimations, telles que : acquisitions de terrains, percements de souterrains, épuisements exceptionnels, consolidation et assainissement de tranchées et remblais, etc., excéder les maxima qui seront fixés, d'un commun accord entre l'Etat et la compagnie, après approbation des projets d'exécution.

En cas de désaccord, soit sur la fixation du maximum, soit sur les conséquences des exceptions ci-dessus indiquées, il sera procédé par voie d'arbitrage, chaque partie désignant un arbitre, et les deux arbitres choisissant, s'il est nécessaire, un tiers arbitre pour les départager. Dans le cas où ils ne pourraient se mettre d'accord sur le choix de ce troisième arbitre, celui-ci sera nommé par le président du tribunal civil de la Seine, sur requête présentée par la partie la plus diligente.

Le ministre des Travaux publics se réserve d'ailleurs la faculté de faire exécuter les travaux par les ingénieurs de l'Etat, dans le cas où il ne pourrait accepter les évaluations de la compagnie.

Art. 7. — *La dépense des travaux faits ou à faire pour la mise en état de réception définitive de celles des lignes énoncées à l'article 2 qui n'étaient pas ouvertes à l'exploitation le 1er janvier 1884 sera, dans les mêmes conditions que celle des gares de jonction, imputée sur le fonds de concours de 90 millions de francs.* A dater de la remise à la compagnie des lignes énoncées à l'article 2, les travaux restant à faire pour le développement de ces lignes seront éxécutés par la compagnie et à ses frais, au compte de premier établissement.

Art. 8. — La compagnie sera remboursée de ses avances, pour la portion de ces avances qui dépasserait le fonds de concours de 90 millions, par le paiement annuel, qui lui sera fait par l'Etat de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts effectués par elle pour subvenir aux dépenses faites en conformité des stipulations de l'article 6.

Le chiffre de cette annuité sera arrêté, pour chaque exercice, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la compagnie dans cet exercice. Ce prix moyen sera établi déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres et en tenant compte de tous droits à la charge de la compagnie dont ces titres sont ou seront frappés et de tous autres frais accessoires dont la compagnie justifiera.

Les sommes dépensées dans un exercice auront droit, pour cet exercice, à l'intérêt, au taux effectif de l'emprunt, du 1er juillet au 31 décembre, quelle que soit l'époque de l'exercice à laquelle auront été effectués les travaux.

Le montant de l'annuité pour chaque exercice sera réglé au 31 décembre et la compagnie aura droit, sans qu'il soit besoin d'en faire la demande, aux intérêts, au taux effectif de l'emprunt, du montant de l'annuité depuis le 1er janvier jusqu'au jour où elle lui aura été définitivement soldée, si le paiement n'a été fait dans le courant de janvier.

En outre de cette annuité, l'Etat remboursera chaque année à la

compagnie les frais de service des obligations émises par elle pour créer les ressources nécessaires à la construction des lignes concédées par la présente convention; ces frais seront abonnés à dix centimes par obligation en circulation et par an.

Pendant la période d'emploi du fonds de concours de quatre-vingt-dix millions, les frais visés par l'alinéa précédent seront portés au compte de l'Etat pour les obligations afférentes à chaque ligne et jusqu'à la mise en exploitation de chaque ligne.

Art. 9. — Les lignes désignées à l'article 1er seront livrées à l'exploitation dans un délai de quatre ans, ce délai courant à partir du jour où le ministre des Travaux publics aura approuvé l'ensemble des plans parcellaires.

La compagnie devra produire les plans parcellaires dans le délai de deux ans à partir du 1er janvier qui suivra la promulgation de la loi approuvant la présente convention.

Ne sera pas compté dans la supputation des délais ci-dessus indiqués le temps pendant lequel les divers projets que la compagnie doit fournir pour chaque ligne resteront entre les mains de l'administration.

Pour les lignes concédées à titre éventuel, les délais fixés ci-dessus ne courront qu'à partir de la concession définitive.

La compagnie ne pourra être tenue de livrer à l'exploitation annuellement plus de 100 kilomètres de lignes.

Art. 10. — Les lignes ajoutées aux concessions de la compagnie par les articles 1, 2 et 3 de la présente convention et celles qui constituent aujourd'hui son ancien et son nouveau réseau formeront un ensemble régi par le cahier des charges actuellement en vigueur et pour lequel il n'y aura désormais qu'un compte unique de recettes et de dépenses de l'exploitation. Dans ces dernières seront compris notamment les allocations de la compagnie pour la caisse des retraites, les impôts, les frais de contrôle et les indemnités pour accidents, pertes, avaries et incendies.

Les résultats de l'exploitation de la grande-ceinture, pour la part afférente à la compagnie du Nord, continueront à être ajoutés au compte d'exploitation de la compagnie.

Seront aussi compris dans le compte annuel d'exploitation les résultats de tout traité de correspondance, régulièrement autorisé, avec des entreprises de transport par terre, par eau ou par voie de fer, ainsi que les résultats des traités par lesquels la compagnie a prêté son concours financier à diverses sociétés pour la construction, en France, de chemins de fer correspondants.

Art. 11. — Les articles 9 et 10 de la convention du 31 décembre 1875, relatifs à la garantie d'intérêt, sont remplacés, à partir du 1er janvier 1884, par les dispositions suivantes :

Sur le produit net résultant du compte unique d'exploitation dont il vient d'être parlé, la compagnie prélèvera :

1° Les charges effectives (intérêts, amortissement et frais accessoires) des emprunts à servir par elle, sous déduction des annuités dues pour l'exercice en représentation des subventions et soldées à la compagnie :

a) Pour le rachat, la construction et la mise en service des lignes exploitées ou à ouvrir constituant son ancien réseau actuel, accru des lignes définies aux articles 1, 2 et 3, et toutes dépenses dûment justifiées, dans les conditions prévues par le décret du 12 août 1868 et les conventions en vigueur ;

b) Pour le payement de la contribution prévue à l'article 6;

c) Pour les travaux complémentaires à exécuter à toute époque sur

l'ensemble du réseau défini à l'article 10, conformément à des projets approuvés par le ministre des Travaux publics ;

b) Les redevances, rentes ou annuités dues par la compagnie pour la cession de la concession ou de l'exploitation des lignes énumérées à l'article 3, ainsi que pour le rachat des droits à partage sur certaines lignes, à partir de l'époque où lesdites redevances, rentes ou annuités deviennent exigibles ;

2° L'intérêt à 4 0/0 et l'amortissement des actions, conformément au tableau d'amortissement adopté par l'assemblée générale du 30 avril 1863 ;

3° Une somme de 20 millions.

L'excédent sera appliqué à couvrir, jusqu'à due concurrence, la garantie accordée par l'Etat pour les charges effectives des sommes empruntées par la compagnie, sous déduction des annuités reçues en représentation des subventions pour la construction et la mise en service des lignes exploitées ou à ouvrir composant son nouveau réseau actuel, sans que le capital garanti puisse excéder 223,500,000 francs.

Le compte d'établissement des réseaux actuels de la compagnie est réglé à forfait, au 31 décembre 1882, subventions acquittées déduites, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour le partage des bénéfices prévu à l'article 13,

à	793,538,658 fr.	58	pour l'ancien réseau,
à	240,848,314	74	pour le nouveau réseau,
à	88,886,181	59	pour les autres lignes,
Total...	1,123,273,154 fr.	91	

non compris 27,211,516 fr. 29 pour approvisionnements, ni 16,882,331 f. 41 pour les versements faits à la même date, à titre de participation dans les chemins de fer mentionnés au dernier alinéa de l'article 10.

Art. 12. — Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé comme suit, avec les intérêts simples à 4 0/0.

Lorsque le produit net de l'exploitation, déduction faite des prélèvements déterminés à l'article précédent, dépassera l'intérêt et l'amortissement garantis, l'excédent sera attribué à l'Etat, dans quelque année qu'il se produise, en atténuation de sa créance.

A l'expiration de la concession ou en cas de rachat, si l'Etat est créancier de la compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la compagnie pour la reprise, s'il y a lieu, de son matériel roulant, aux termes de l'article 36 du cahier des charges.

Art. 13. — L'article 11 de la convention du 31 décembre 1875, relatif au partage des bénéfices, est remplacé par la disposition suivante :

Sur le produit net résultant du compte unique d'exploitation dont il est parlé à l'article 10 de la présente convention, la compagnie prélèvera :

1° Les charges effectives (intérêts, amortissement et frais accessoires, des emprunts à servir par elle, sous déduction des annuités dues pour l'exercice en représentation des subventions et soldées à la compagnie :

a) Pour le rachat et la construction et pour la constitution des approvisionnements effectifs, dans la limite d'un maximum de 30 millions, des lignes exploitées ou à ouvrir constituant son ancien et son nou-

veau réseau actuels, accrus des lignes définies aux articles 1, 2 et 3, et toutes les dépenses dûment justifiées dans les conditions prévues par le décret du 12 août 1868 et les conventions en vigueur ;

b) Pour le payement de la contribution prévue à l'article 6;

c) Pour les travaux complémentaires à exécuter à toute époque sur l'ensemble du réseau défini à l'article 10, conformément à des projets approuvés par le ministre des Travaux publics ;

d) Les redevances, rentes ou annuités dues par la compagnie pour la cession de la concession ou de l'exploitation des lignes énumérées à l'article 3, ainsi que pour le rachat des droits à partage sur certaines lignes, à partir de l'époque où lesdites redevances, rentes ou annuités deviennent exigibles ;

2° Les remboursements que la compagnie pourrait avoir encore à faire à l'Etat dans cet exercice, à raison des prescriptions de l'article 12 ;

3° L'intérêt à 4 0/0 et l'amortissement des actions, conformément au tableau d'amortissement adopté par l'assemblée générale du 30 avril 1863 ;

4° Une somme de 38,062,500 francs.

Le surplus sera partagé à raison de deux tiers pour l'Etat et un tiers pour la compagnie.

Art. 14. — Sur chacune des lignes désignées à l'article 1er de la présente convention, le nombre des trains de chaque sens que l'administration supérieure pourra exiger de la compagnie sera fixé à raison de un par 3,000 francs de recette kilométrique locale, c'est-à-dire de recette calculée d'après les produits des voyageurs ou marchandises en provenance ou à destination d'une gare de cette ligne, sans toutefois que ce nombre puisse être inférieur à trois.

Aucune circulation de trains ne pourra être exigée sur une de ces lignes, entre 10 heures du soir et 6 heures du matin, tant que la recette locale n'aura pas atteint 15,000 francs par kilomètre, à moins que l'Etat ne prenne à sa charge toutes les dépenses supplémentaires qu'imposerait à la compagnie la création d'un service de nuit. En cas de désaccord, ces dépenses seraient fixées par voie d'arbitrage, comme il est dit à l'article 6.

Art. 15. — Dans le cas où l'Etat supprimerait la surtaxe ajoutée par la loi du 16 septembre 1871 aux impôts de grande vitesse sur les chemins de fer, la compagnie s'engage à réduire les taxes applicables aux voyageurs à plein tarif de 10 0/0 pour la seconde classe et de 20 0/0 pour la troisième classe, ou suivant toute autre formule équivalente arrêtée d'accord entre les parties contractantes. En cas de rachat dans une période de moins de cinq ans après cette réduction, on ajoutera au montant de l'annuité de rachat la perte résultant de cette mesure, en prenant pour base les recettes nettes de voyageurs de l'année qui aura précédé la réforme.

Si l'Etat fait ultérieurement de nouvelles réductions sur l'impôt, la compagnie s'engage en outre à faire une réduction équivalente sur les taxes des voyageurs ; elle ne sera toutefois tenue à ce nouveau sacrifice qu'après qu'elle aura retrouvé, sur le réseau actuellement exploité, les recettes nettes acquises avant la première réduction.

La compagnie ne serait pas tenue de maintenir ces réductions si l'Etat, après avoir réduit les impôts de grande vitesse, venait à les rétablir sous une forme quelconque, en totalité ou en partie.

Art. 16. — Jusqu'au 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes désignées à l'article 1er de la présente convention, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution de ces lignes

seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation. En cas d'insuffisance, ils pourront être portés au compte de premier établissement et donneront lieu au prélèvement prévu aux articles 11 et 13 de la présente convention.

Art. 17. — Si le gouvernement exerce le droit, qui lui est réservé par l'article 37 du cahier des charges, de racheter la concession entière, la compagnie pourra demander que toute ligne dont la mise en exploitation remonterait à moins de quinze ans soit évaluée, non d'après son produit net, mais d'après le prix réel de premier établissement.

Outre l'annuité prévue à l'article 37 du cahier des charges, la compagnie aura droit au remboursement des dépenses complémentaires, autres que celles du matériel roulant, exécutées par elle, avec l'approbation du ministre des Travaux publics, sur toutes les lignes de son réseau, conformément aux dispositions de l'article 11, sauf déduction d'un quinzième pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel auront été exécutés les travaux.

Art. 18. — Pour toutes les lignes désignées aux articles 1er, 2 et 3, la redevance que la compagnie doit payer à l'Etat pour frais de visite, de surveillance, de réception des travaux et contrôle de l'exploitation ne sera due par elle que pour les lignes en exploitation, et à partir du 1er janvier qui suivra l'ouverture de chaque ligne.

Art. 19. — La présente convention et toutes conventions et traités qui y sont mentionnés seront enregistrés au droit fixe de trois francs (3 fr.).

B. — Extrait de la convention du 3 juin 1903 portant concession de diverses lignes à la Cie du Nord.

Art. 3. — Les lignes concédées par la présente convention seront soumises à toutes les dispositions de la convention du 5 juin 1883 qui régissent les lignes concédées par l'article 1er de ladite convention. Toutefois et par dérogation aux articles 1er et 6 de ladite convention, après épuisement, pour leur construction, du reliquat du fonds de concours de quatre-vingt-dix millions (90,000,000 fr.) fixé par ces articles, l'excédent de la dépense ne sera pas remboursé par l'Etat comme il était prévu par les articles 6 et 8 de ladite convention, mais restera à la charge de la compagnie du Nord et sera porté à son compte de premier établissement.

Art. 4. — Le compte d'exploitation partielle qui avait été ouvert exceptionnellement par l'article 16 de la convention du 5 juin 1883 demeurera clos pour les exercices postérieurs au 1er janvier 1899.

En conséquence, l'imputation au compte de premier établissement des insuffisances d'exploitation et des charges d'intérêt, amortissement et frais accessoires cessera nécessairement pour les lignes qui seront ultérieurement ouvertes à l'exploitation le 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de la ligne dans toute son étendue.

Art. 5. — A partir de la même date du 1er janvier 1899 et par dérogation à l'article 7 de la convention du 30 décembre 1875, les annuités représentant les intérêts, l'amortissement et les frais accessoires des emprunts réellement effectués par la compagnie pour subvenir aux dépenses occasionnées par l'établissement de la deuxième voie sur les lignes ou sections de lignes où le ministre des Travaux publics aura prescrit de l'établir, cesseront d'être dues par l'Etat, dès que le produit brut desdites lignes ou sections de lignes excédera trente mille francs (30,000 fr.) par kilomètre.

ANNEXE XIV

Convention du 11 juin 1883 avec la Cie de l'Est.

Article premier. § 1er. — Le ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, concède à la compagnie des chemins de fer de l'Est, qui accepte, les chemins de fer ci-après désignés :

1° A TITRE DÉFINITIF

. . . .

2° A TITRE ÉVENTUEL

. . . .

La concession de ces lignes deviendra définitive au fur et à mesure de leur déclaration d'utilité publique.

§ 2. — La compagnie des chemins de fer de l'Est s'engage à accepter la concession qui lui serait faite par l'Etat d'environ 250 kilomètres de chemins de fer situés dans les départements qu'elle dessert.

Ces chemins seront construits et exploités aux conditions applicables aux chemins dont la nomenclature est indiquée d'autre part.

Art. 2. — Le ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, fait cession à la compagnie des chemins de fer de l'Est, qui accepte, des chemins de fer ci-après désignés, qui sont aujourd'hui en exploitation :

. . . .

Art. 3. — Les chemins désignés dans les articles 1er et 2 ci-dessus seront soumis au cahier des charges et aux conditions additionnelles qui régissent l'ensemble des concessions faites à la compagnie de l'Est. Leur concession prendra fin le même jour que ledit ensemble, c'est-à-dire le 26 novembre 1954.

Art. 4. — La dépense de construction des lignes désignées à l'article 1er sera à la charge de l'Etat.

Toutefois la compagnie contribuera aux dépenses de la superstructure à raison de vingt-cinq mille francs (25,000 fr.) par kilomètre.

Elle fournira de plus, à ses frais, le matériel roulant ainsi que le matériel, le mobilier et l'outillage des gares.

La compagnie exécutera ou achèvera, pour le compte de l'Etat, dans l'ordre qui lui sera indiqué par l'administration supérieure, les travaux de toutes les lignes, soit à simple voie, soit à double voie, suivant les prescriptions du ministre des Travaux publics, y compris le doublement de la voie de l'ancienne ligne d'intérêt local de Bazancourt à Bétheniville, exploitée par la compagnie de l'Est, en vertu du traité du 21 mars 1878, approuvé par décret du 22 janvier 1879, et dont l'incorporation au réseau d'intérêt général et le doublement de la voie ont été prescrits par la loi du 11 février 1883, et y compris, en outre, les travaux d'agrandissement et de modification des gares de jonction avec les lignes qui lui appartiennent aujourd'hui.

Elle fera, à cet effet, toutes les avances de fonds nécessaires. Dans le cas où le gouvernement désirerait renoncer au bénéfice de cette disposition, il devrait en prévenir la compagnie six mois au moins à l'avance.

Un accord ultérieur entre le ministre des Travaux publics et la com-

pagnie réglera les conditions dans lesquelles celle-ci prendra livraison, pour les achever, des lignes dont l'infrastructure est en ce moment commencée par l'Etat.

(La suite règle les conditions d'exécution et la fixation des maxima des dépenses dans les mêmes termes que les trois derniers alinéas de l'article 6 de la convention avec le Nord, page 268.)

Art. 5. — Lors de la remise à la compagnie des lignes énumérées à l'article 2, il sera procédé à leur reconnaissance contradictoire et à une évaluation des travaux nécessaires pour les mettre en état et pour doubler les voies sur les points où ce doublement sera prescrit par le ministre des Travaux publics. En cas de désaccord sur la désignation ou l'évaluation de ces travaux, il sera prononcé par un arbitrage dans les conditions de l'article précédent. Ces travaux seront exécutés par la compagnie pour le compte de l'Etat.

L'Etat reprendra le matériel roulant en service sur la ligne de Sens-Troyes-Châlons et recevra en argent ou en travaux la valeur du matériel roulant de la ligne de Lérouville à Sedan, fixée à 1,099,248 fr. 20 par décision ministérielle du 6 mars 1880, la compagnie prenant à sa charge la fourniture du matériel roulant nécessaire à l'exploitation de toutes les lignes désignées à l'article 2.

L'État fera abandon à la compagnie du mobilier des gares et de tout le petit matériel pouvant exister sur lesdites lignes.

Art. 6. — La compagnie sera remboursée de ses avances par le paiement annuel, qui lui sera fait par l'Etat, de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts effectués par elle pour subvenir aux dépenses faites en conformité des stipulations des articles 4 et 5.

(La suite règle le mode de calcul de l'annuité dans les mêmes termes que les deux alinéas 2 à 5 de l'article 8 de la convention avec le Nord, page 268, sauf une légère différence de forme dans un alinéa.)

Art. 7. — Les lignes désignées à l'article 1er seront exécutées dans les délais ci-dessous :

. . . .

Dans le cas où, par le fait de la compagnie, les délais d'exécution fixés au présent article seraient dépassés pour une ou plusieurs lignes, la contribution à la construction, imposée à la compagnie par l'article 4, sera augmentée de cinq mile francs (5,000 fr.) par année de retard.

Ne seront pas comptés comme étant du fait de la compagnie les retards qui seraient la conséquence de difficultés qu'elle éprouverait à réaliser les fonds nécessaires à l'exécution des travaux, à raison de la situation du marché financier, dûment constatée par le gouvernement.

Art. 8. — La dette contractée par la compagnie envers l'Etat, par suite des avances qu'elle a reçues à titre de garantie d'intérêts pour les exercices antérieurs à l'année 1883, et qui s'élève, intérêts compris, au chiffre de cent cinquante millions six cent trente-six mille cinq cent cinquante et un francs quarante-sept centimes (150,636,551 fr. 47), sera compensée avec les dépenses du premier établissement incombant à l'Etat, aux termes des articles 4 et 5 des présentes conventions, pour l'achèvement de la superstructure des lignes dénommées à l'article 1er et pour les travaux d'agrandissement et de modification des gares de jonction tant de ces mêmes lignes que de celles dénommées à l'article 2 avec les lignes qui appartiennent aujourd'hui à la compagnie.

L'Etat fait abandon de cette dette à la compagnie, qui accepte cet abandon comme représentant à forfait la part contributive de l'Etat :

1o Dans les travaux d'établissement ou d'agrandissement des gares de jonction des lignes énumérées aux articles 1er et 2 ci-dessus avec les

lignes qui appartiennent aujourd'hui à la compagnie, c'est-à-dire dans les travaux tant des gares de bifurcation que des gares de formation de trains ;

2° Dans les travaux de superstructure définis par le cahier des charges supplémentaire du 11 juillet 1868 qui restent à exécuter pour établir à simple voie les lignes énumérées à l'article 1er ;

3° Dans les travaux de superstructure de la seconde voie à établir sur une partie de ces lignes, jusqu'à concurrence d'une longueur de cent quatre-vingt-deux kilomètres (182 kil.).

La compagnie s'engage à exécuter complètement ces travaux à ses frais, tant en paiement de sa dette que pour couvrir la part qu'elle doit prendre aux dépenses de superstructure en vertu de l'article 4.

Le complément des travaux de seconde voie qui seront reconnus immédiatement nécessaires resteront à la charge de l'Etat. La compagnie fera les avances de fonds nécessaires et l'Etat lui en tiendra compte dans les conditions fixées par l'article 6.

Si l'Etat réclame ultérieurement la mise à double voie de tout ou partie des lignes établies à simple voie, il paiera chaque année à la compagnie une annuité suffisante pour couvrir l'intérêt et l'amortissement du capital dépensé, tant que le produit brut de ces lignes restera inférieur à trente-cinq mille francs (35,000 fr.) par kilomètre ; lorsque ce produit atteindra trente-cinq mille francs (35,000 fr.) par kilomètre ou lui sera supérieur, l'intérêt et l'amortissement du capital dépensé resteront à la charge du compte général d'exploitation défini à l'article 9.

L'intérêt et l'amortissement des sommes que la compagnie empruntera pour l'exécution de ces travaux seront compris dans le règlement général annuel des comptes qui seront établis à l'avenir, en ce qui concerne la garantie d'intérêts, conformément aux règles posées par les articles 9, 10 et 11 ci-après jusqu'à l'expiration du terme fixé par la convention du 31 décembre 1875.

Art. 9. — A partir du 1er janvier 1883, il sera dressé un compte unique des recettes et des dépenses de chaque exercice.

On comprendra, d'une part, dans les comptes des recettes :

1° Toutes les recettes des lignes en exploitation complète, y compris la part revenant à la compagnie de l'Est des produits des chemins de petite et de grande ceinture et de ceux des lignes exploitées par la compagnie de l'Est pour le compte de tiers, avec l'approbation du gouvernement ;

2° Les annuités reçues par la compagnie, en représentation des subventions et des participations de l'Etat pour la construction des lignes concédées, tant par les conventions antérieures que par la présente convention, au fur et à mesure de l'entrée de chacune de ces lignes dans le compte de l'exploitation complète ;

3° L'annuité représentant le prix de rachat des lignes cédées à l'Allemagne ;

4° L'annuité reçue par la compagnie pour couvrir l'emprunt spécial émis par elle en remplacement des insuffisances non payées par l'Etat pour les exercices de 1871 et 1872, conformément à la convention en date du 6 décembre 1872 ;

5° Les annuités reçues par la compagnie pour la couvrir de l'intérêt et de l'amortissement des dépenses des secondes voies établies sur l'ordre du ministre des Travaux publics, conformément à l'article 11 de la convention du 31 décembre 1875.

On comprendra, d'autre part, dans le compte des dépenses :

1° Toutes les dépenses d'exploitation, y compris notamment les allo-

cations de la compagnie pour les caisses de retraites, de secours et de prévoyance, les impôts, les frais de contrôle et les indemnités pour accident, pertes, avaries et incendies;

2° Les redevances, subventions annuelles et charges de toute nature incombant à la compagnie de l'Est pour des lignes concédées à des tiers et exploitées, soit par elle, soit par les concessionnaires eux-mêmes, avec la participation de la compagnie de l'Est, en vertu de traités déjà approuvés par le gouvernement ou qui seront approuvés ultérieurement par le ministre des Travaux publics ;

3° L'intérêt, l'amortissement et les frais accessoires, au taux effectif des emprunts contractés, des sommes employées par la compagnie et dûment justifiées, dans les conditions fixées par le décret du 2 mai 1863 et les conventions en vigueur :

a) Pour le rachat, la construction, la mise en exploitation et les approvisionnements effectifs (ces derniers limités au chiffre maximum de 35,000,000 de francs) des lignes en exploitation complète;

b) Pour la réparation des dommages et le rétablissement des ateliers et gares douanières après la guerre de 1870-1871 ;

c) Pour couvrir : 1° les insuffisances de recettes des exercices de 1871 et 1872 ; 2° le reliquat des insuffisances des exercices antérieurs non encore réglés et, au besoin, celles de l'année 1883 ;

d) Pour les travaux complémentaires à exécuter, à toute époque, sur l'ensemble du réseau, conformément à des projets approuvés par le ministre des Travaux publics.

Le solde de ces deux comptes constituera le revenu net de chaque exercice.

Art. 10. — Lorsque les recettes d'un exercice seront insuffisantes pour couvrir les charges calculées comme il vient d'être dit à l'article 9, augmentées du revenu réservé aux actionnaires et fixé, à l'avenir, au chiffre de vingt millions sept cent cinquante mille francs (20,750,000 fr.), l'Etat versera le montant de l'insuffisance à la compagnie, à titre de garantie d'intérêts.

Lorsque, dans les années suivantes, le revenu net, calculé comme il est dit ci-dessus, dépassera le revenu réservé aux actionnaires, l'excédent sera affecté au remboursement des avances faites et de leurs intérêts simples à quatre pour cent (4 0/0).

Les excédents libres, quand il s'en produira, seront employés à compenser les insuffisances constatées ou prévues des lignes en exploitation partielle, comme il sera dit à l'article 11 ci-après.

Art. 11. — Jusqu'au 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes désignées à l'article 1er de la présente convention, ces lignes et celles comprises dans la convention du 31 décembre 1875 donneront lieu à l'ouverture d'un compte provisoire dit d'*exploitation partielle*.

On portera, chaque année, dans ce compte :

D'une part, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation et les dépenses nécessitées par cette exploitation ;

D'autre part, les recettes d'exploitation, les annuités correspondant à la part contributive de l'Etat dans leur construction, les excédents du revenu net des lignes en exploitation complète, déversés au compte des lignes en exploitation partielle, comme il est dit à l'article 10 ci-dessus.

En cas d'insuffisance des recettes, l'excédent des charges sera porté au compte de premier établissement.

Chaque année, la compagnie devra reporter au compte d'exploitation complète celles des lignes terminées dont les charges pourront être, d'une manière continue, couvertes par l'excédent du revenu net déversé les années précédentes du compte des lignes en exploitation complète au compte des lignes en exploitation partielle (1).

Art. 12. — Les excédents de revenu net qui ne seront pas nécessaires pour couvrir les insuffisances des lignes en exploitation partielle appartiendront aux actionnaires.

Mais lorsque le revenu net de l'ensemble des lignes en exploitation complète, calculé conformément aux prescriptions de l'article 9, dépassera la somme de vingt-neuf millions cinq cent mille francs (29,500,000 fr.), l'excédent sera partagé à raison de :

Deux tiers pour l'Etat;

Un tiers pour la compagnie.

Art. 13. — Sur chacune des lignes désignées aux articles 1er et 2 de la présente convention... *(La suite fixe le nombre de trains obligatoire dans les mêmes termes que l'article 14 de la convention avec le Nord, page 271.)*

Art. 14. — *(Engagements pris par la compagnie, pour le cas de réduction ou de suppression de l'impôt sur la grande vitesse, dans des termes identiques à ceux de l'article 15 de la convention avec le Nord.)*

Art. 15. — Si le gouvernement exerce le droit, qui lui est réservé par l'article 37 du cahier des charges, de racheter la concession entière, la compagnie pourra demander que toute ligne dont la mise en exploitation remonterait à moins de quinze ans soit évaluée, non d'après son produit net, mais d'après le prix réel de premier établissement.

En outre de l'annuité prévue à l'article 37 du cahier des charges, la compagnie aura droit au remboursement des dépenses complémentaires, autres que celles du matériel roulant, exécutées par elle, avec l'approbation du Ministre des Travaux publics, sur toutes les lignes de son réseau, conformément aux dispositions de l'article 9, sauf déduction d'un quinzième pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel auront été exécutés les travaux.

Le prix total de rachat ne pourra, dans aucun cas, ressortir à une somme correspondant à une annuité inférieure au montant du revenu réservé aux actionnaires, fixé par l'article 10 au chiffre de vingt millions sept cent cinquante mille francs, augmenté des charges d'intérêt et d'amortissement des emprunts calculés conformément aux prescriptions des articles 6 et 9 de la présente convention.

Art. 16 et 17. — *(Fixation des frais de contrôle et des droits d'enregistrement dans les mêmes conditions que par les articles 18 et 19 de la convention avec le Nord, page 272.)*

(1) ***Convention du 20 avril 1889.***

Article premier. — A partir du 1er janvier 1890, les lignes désignées à l'article 1er de la convention du 11 juin 1883 et celles comprises dans la convention du 31 décembre 1875, qui seront, à ladite date du 1er janvier 1890, exploitées dans toute leur étendue, seront reportées du compte provisoire dit d'*exploitation partielle* au compte d'exploitation complète.

Celles qui seront encore à construire, en construction ou partiellement exploitées, seront portées au compte d'exploitation complète à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation dans toute leur étendue.

ANNEXE XV

Conventions avec la Cie de l'Ouest.

A. — Convention du 17 juillet 1883.

Article premier. — Paragraphe premier. — Le ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, concède à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, qui accepte, les chemins de fer ci-après désignés :

1° A TITRE DÉFINITIF

. . . .

2° A TITRE ÉVENTUEL

. . . .

La concession de ces lignes deviendra définitive au fur et à mesure de leur déclaration d'utilité publique.

§ 2. — La compagnie des chemins de fer de l'Ouest s'engage à accepter la concession qui lui serait faite par l'Etat d'environ deux cents kilomètres (200 kil.) de chemins de fer situés dans les départements qu'elle dessert et à désigner par l'administration, la compagnie entendue.

Ces chemins seront construits et exploités aux conditions applicables aux chemins dont la nomenclature est indiquée d'autre part.

Art. 2. — Le ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, fait cession à la compagnie des chemins de fer ci-après désignés et qui sont aujourd'hui en exploitation ou sur le point d'y être:

. . . .

L'Etat terminera lui-même les lignes ou parties de lignes indiquées ci-après, qui sont comprises dans l'énumération qui précède et qui ne sont pas encore livrées à l'exploitation :

. . . .

La compagnie s'engage en outre à exploiter, dans les conditions de la présente convention, les lignes d'intérêt local que l'Etat viendrait à incorporer au réseau d'intérêt général dans la région desservie par ladite compagnie.

Art. 3. Le chemins désignés dans les articles 1er et 2 ci-dessus seront soumis au cahier des charges et aux conditions additionnelles qui régissent l'ensemble des concessions faites à la compagnie de l'Ouest. Leur concession prendra fin le même jour que ledit ensemble, c'est-à-dire le 31 décembre 1956.

Art. 4. — La dépense de construction des lignes désignées à l'article 1er sera à la charge de l'Etat.

Toutefois, la compagnie contribuera aux dépenses de la superstructure à raison de vingt-cinq mille francs (25,000 fr.) par kilomètre (1).

Elle fournira de plus, à ses frais, le matériel roulant ainsi que le matériel, le mobilier et l'outillage des gares.

La compagnie exécutera ou achèvera, pour le compte de l'Etat, dans l'ordre qui lui sera indiqué par l'administration supérieure, les travaux de toutes les lignes, soit à simple voie, soit à double voie, suivant les

(1) Réduit par la convention du 25 mars 1885 à 12,500 francs par kilomètre, pour les lignes à voie étroite concédées ultérieurement à la Compagnie, en remplacement de lignes à voie large d'une longueur moitié moindre.

prescriptions du ministre des Travaux publics, y compris les travaux d'agrandissement et de modification des gares de jonction avec les lignes qui lui appartiennent aujourd'hui.

Elle fera, à cet effet, toutes les avances de fonds nécessaires. Dans le cas où le gouvernement désirerait renoncer au bénéfice de cette disposition, il devrait en prévenir la compagnie au moins six mois à l'avance.

Un accord ultérieur entre le ministre des Travaux publics et la compagnie réglera les conditions dans lesquelles celle-ci prendra livraison, pour les achever, des lignes dont l'infrastructure est en ce moment commencée par l'Etat.

(La suite règle les conditions d'exécution des travaux et la fixation des maxima des dépenses, dans les mêmes termes que les trois derniers alinéas de l'article 6 de la convention avec le Nord, page 268.)

Art. 5. — Lors de la remise à la compagnie des lignes énumérées à l'article 2, il sera procédé à leur reconnaissance contradictoire et à une évaluation des travaux nécessaires pour les mettre en état et pour doubler les voies sur les points où ce doublement sera prescrit par le ministre des Travaux publics. En cas de désaccord sur la désignation ou l'évaluation de ces travaux, il sera prononcé par un arbitrage dans les conditions de l'article précédent. Ces travaux seront exécutés par la compagnie pour le compte de l'Etat.

L'Etat reprendra le matériel roulant en service sur les lignes de Chartres à Dreux et d'Elbeuf à Rouen, la compagnie prenant à sa charge la fourniture du matériel roulant nécessaire à l'exploitation de toutes les lignes de l'article 2.

L'Etat fera abandon à la compagnie du mobilier des gares et de tout le petit matériel pouvant exister sur lesdites lignes.

Art. 6. — La compagnie sera remboursée de ses avances par le paiement annuel, qui lui sera fait par l'Etat, de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts effectués par elle pour subvenir aux dépenses faites en conformité des stipulations des articles 4 et 5.

(La suite règle le mode de calcul de l'annuité dans les mêmes termes que les alinéas 2 à 5 de l'article 8 de la convention avec le Nord, page 268, sauf une légère différence de forme dans un des alinéas.)

Art. 7. — Les lignes désignées à l'article 1er seront exécutées dans les délais ci-dessous :

. . . .

(Les deux derniers alinéas reproduisent ceux de l'article 7 de la convention avec l'Est, page 274.)

Art. 8. — La dette contractée par la compagnie envers l'Etat, par suite des avances qu'elle a reçues à titre de garantie d'intérêt pour les exercices antérieurs à l'année 1883, et qui s'élève au 31 décembre 1882, en capital, à cent quatre-vingt-neuf millions huit cent neuf mille deux cent quatre-vingt-huit francs quatorze centimes (189,809,288 fr. 14), et, en intérêts, à cinquante millions huit cent quatre-vingt-six mille cent quatre-vingt-sept francs quarante-trois centimes (50,886,187 fr. 43), sera compensée avec les dépenses à la charge de l'Etat que la compagnie prendra à son compte, jusqu'à concurrence de cent soixante millions de francs (160,000,000 fr.) pour les objets suivants :

1° Dépenses restant à faire en dehors de celles déjà faites ou payées par l'Etat pour l'établissement ou l'agrandissement des gares de jonction des lignes énumérées aux articles 1 et 2 ci-dessus avec les lignes qui appartiennent aujourd'hui à la compagnie, ainsi que pour les gares de formation des trains ;

2° Travaux de consolidation et de parachèvement à exécuter à la charge de l'Etat sur les lignes énumérées à l'article 2 ;

3° Doublement des voies sur les sections des lignes concédées par la présente convention où ce doublement pourra être prescrit par le ministre des Travaux publics ;

4° Rachat, parachèvement, remise en état, raccordements et jonctions, avec les gares de la compagnie, des lignes d'intérêt local que l'Etat viendrait à incorporer au réseau d'intérêt général ;

5° Enfin, une part dans les dépenses de superstructure et au besoin d'infrastructure à la charge de l'Etat en dehors de la contribution de 25,000 francs par kilomètre fournie par la compagnie.

Moyennant ces dépenses à faire par la compagnie, dans la limite ci-dessus indiquée, et qui comprendront les frais généraux, les frais de personnel et l'intérêt des capitaux pendant la construction, c'est-à-dire jusqu'à la clôture du compte de premier établissement prévu à l'article 11, l'Etat fait abandon de sa dette à la compagnie.

Le complément des travaux de seconde voie qui seront reconnus immédiatement nécessaires resteront à la charge de l'Etat. La compagnie fera les avances de fonds nécessaires et l'Etat lui en tiendra compte dans les conditions fixées par l'article 6.

Si l'Etat réclame ultérieurement la mise à double voie de tout ou partie des lignes établies à simple voie, il payera chaque année à la compagnie une annuité suffisante pour couvrir l'intérêt et l'amortissement du capital dépensé, tant que le produit brut de ces lignes restera inférieur à trente-cinq mille francs (35,000 fr.) par kilomètre ; lorsque ce produit atteindra trente-cinq mille francs (35,000 fr.) par kilomètre ou lui sera supérieur, l'intérêt et l'amortissement du capital dépensé resteront à la charge du compte général de l'exploitation défini à l'article 9.

L'intérêt et l'amortissement des sommes que la compagnie empruntera pour l'exécution de ces travaux seront compris dans le règlement général annuel des comptes qui seront établis à l'avenir, en ce qui concerne la garantie d'intérêt, conformément aux règles posées par les articles 9, 10 et 11 ci-après, jusqu'au 31 décembre 1935.

Art. 9. — A partir du 1er janvier 1884, il sera dressé un compte unique des recettes et des dépenses de chaque exercice.

On comprendra, d'une part, dans le compte des recettes :

1° Toutes les recettes des lignes en exploitation complète, y compris la part revenant à la compagnie de l'Ouest des produits des chemins de petite et de grande ceinture et de ceux des lignes exploitées par la compagnie de l'Ouest pour le compte de tiers avec l'approbation du gouvernement.

2° Les annuités reçues par la compagnie en représentation des subventions et des participations de l'Etat pour la construction des lignes concédées, tant par les conventions antérieures que par la présente convention, au fur et à mesure de l'entrée de chacune de ces lignes dans le compte de l'exploitation complète ;

3° Les annuités reçues par la compagnie pour la couvrir de l'intérêt et de l'amortissement des dépenses des secondes voies qui pourraient être établies sur l'ordre du ministre des Travaux publics.

On comprendra, d'autre part, dans le compte des dépenses :

1° Toutes les dépenses d'exploitation, y compris notamment les allocations de la compagnie pour les caisses de retraites, de secours et de prévoyance, les impôts, les frais de contrôle et les indemnités pour accidents, pertes, avaries et incendies, et le fonds fixe d'amortissement des actions ;

2° Les subventions à des services de correspondances par terre ou par eau autorisés par l'administration supérieure, ainsi que les redevances, subventions annuelles et charges de toute nature incombant à la compagnie de l'Ouest pour des lignes concédées à des tiers et exploitées, soit par elle, soit par les concessionnaires eux-mêmes, avec la participation de la compagnie de l'Ouest, en vertu des traités déjà approuvés par le gouvernement ou qui seront approuvés ultérieurement par le ministre des Travaux publics ;

3° L'intérêt, l'amortissement et les frais accessoires, au taux effectif des emprunts contractés, des sommes employées par la compagnie et dûment justifiées, dans les conditions fixées par le décret du 6 mai 1863 et les conventions en vigueur :

a) Pour le rachat, la construction, la mise en service et les approvisionnements effectifs (ces derniers limités au chiffre maximum de trente-cinq millions de francs) des lignes en exploitation complète ;

b) Pour la réparation des dommages après la guerre de 1870-1871 ;

c) Pour liquider, dans les conditions des paragraphes 1er et 2° ci-dessus, les insuffisances des exercices antérieurs non encore réglés, en y comprenant les charges résultant de l'exploitation de la ligne de Falaise à Berjou depuis le 1er janvier 1878 ;

b) Pour les travaux et dépenses complémentaires à faire, à toute époque, sur l'ensemble du réseau, conformément à des projets approuvés par le ministre des Travaux publics.

Le solde de ces deux comptes constituera le revenu net de chaque année.

Art. 10. — Lorsque les recettes d'un exercice seront insuffisantes pour couvrir les charges calculées comme il vient d'être dit à l'article 9, augmentées du revenu réservé aux actionnaires et fixé à l'avenir au chiffre de onze millions cinq cent cinquante mille francs (11,550,000 fr.), l'Etat versera le montant de l'insuffisance à la compagnie à titre de garantie d'intérêt.

Lorsque, dans les années suivantes, le revenu net, calculé comme il est dit ci-dessus, dépassera le revenu réservé aux actionnaires, l'excédent sera affecté au remboursement des avances faites et de leurs intérêts simples à quatre pour cent (4 p. 0/0).

Les excédents libres, quand il s'en produira, seront employés à compenser les insuffisances constatées ou prévues des lignes en exploitation partielle, comme il sera dit à l'article 11 ci-après.

Art. 11. — Jusqu'au 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes désignées à l'article 1er de la présente convention, ces lignes et celles comprises dans la convention du 31 décembre 1875 donneront lieu à l'ouverture d'un compte provisoire dit d'*exploitation partielle*.

On portera chaque année dans ce compte :

D'une part, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour l'exécution des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation et les dépenses nécessitées par cette exploitation ;

D'autre part, les recettes d'exploitation, les annuités correspondant à la part contributive de l'Etat dans leur construction, les excédents du revenu net des lignes en exploitation complète déversés au compte des lignes en exploitation partielle, comme il est dit à l'article 10 ci-dessus.

En cas d'insuffisance des recettes, l'excédent de charges sera porté au compte de premier établissement.

Chaque année, la compagnie devra reporter au compte d'exploita-

tion complète celles des lignes terminées dont les charges pourront être, d'une manière continue, couvertes par l'excédent du revenu net déversé les années précédentes du compte des lignes en exploitation complète au compte des lignes en exploitation partielle (1).

Art. 12. — Les excédents du revenu net qui ne seront pas nécessaires pour couvrir les insuffisances des lignes en exploitation partielle appartiendront aux actionnaires.

Mais lorsque le revenu net de l'ensemble des lignes en exploitation complète, calculé conformément aux prescriptions de l'article 9, dépassera la somme de quinze millions de francs (15,000,000 fr.), l'excédent sera partagé à raison de :

Deux tiers (2/3) pour l'Etat ;

Un tiers (1/3) pour la compagnie.

Art. 13. — Sur chacune des lignes désignées aux articles 1 et 2 de la présente convention... *(La suite fixe le nombre de trains obligatoire, dans les mêmes termes que l'article 14 de la convention avec le Nord.)*

Art. 14. — *(Engagements pris par la compagnie, pour le cas de réduction ou de suppression de l'impôt sur la grande vitesse, dans des termes identiques à ceux de l'article 15 de la convention avec le Nord, page 271.)*

Art. 15. — Si le gouvernement exerce le droit, qui lui est réservé par l'article 37 du cahier des charges, de racheter la concession entière, la compagnie pourra demander que toute ligne dont la mise en exploitation remonterait à moins de quinze ans soit évaluée, non d'après son produit net, mais d'après ce que la compagnie aura réellement dépensé pour son établissement.

Outre l'annuité prévue à l'article 37 du cahier des charges, la compagnie aura droit au remboursement des dépenses complémentaires, autres que celles du matériel roulant, exécutées par elle et à ses frais, avec l'approbation du ministre des Travaux publics, sur toutes les lignes de son réseau, conformément aux dispositions de l'article 9, sauf déduction d'un quinzième (1/15) pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel auront été exécutés les travaux.

Le prix total de rachat ne pourra, dans aucun cas, ressortir à une somme correspondant à une annuité inférieure au montant du revenu réservé aux actionnaires, fixé par l'article 10 au chiffre de onze millions cinq cent cinquante mille francs (11,550,000 fr.), augmenté des charges d'intérêt et d'amortissement des emprunts, calculées conformément aux prescriptions des articles 6 et 9 de la présente convention.

Art. 16. — La compagnie de l'Ouest concède à l'administration des chemins de fer de l'Etat et à celles qui lui seraient substituées la faculté d'établir jusqu'à Paris les tarifs des voyageurs et des marchandises

(1) *Convention du 20 juin 1889.*

Article premier. — Par dérogation aux dispositions de l'article 11 de la convention du 17 juillet 1883, les lignes comprises dans la convention du 31 décembre 1875 qui seront, à la date du 1er janvier 1890, exploitées dans toute leur étendue, seront, à partir de cette date, reportées du compte provisoire dit d'*exploitation partielle* au compte d'exploitation complète.

Celles qui seront encore à construire, en construction ou partiellement exploitées, seront portées au compte d'exploitation complète à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation dans toute leur étendue.

Convention du 24 novembre 1891.

Même disposition (applicable à dater du 1er janvier 1892, en ce qui concerne les lignes déjà en exploitation), pour les lignes de l'article 1er de la convention de 1883.

en provenance ou en destination de son réseau d'après les barèmes de l'Etat, appliqués à la longueur totale, sans toutefois que le prix de chaque transport puisse être moindre que celui perçu par la compagnie pour le même transport, de la gare de jonction à Paris ou *vice versa*.

Le prix total de ces transports de ou pour Paris sera partagé entre les deux administrations exploitantes au prorata du nombre de kilomètres parcourus sur leurs réseaux respectifs.

Le partage du trafic entre les lignes du réseau d'Etat et celles de la compagnie de l'Ouest sera réglé sur les bases suivantes :

Le trafic des voyageurs et des marchandises sera attribué à l'itinéraire le plus court, en tenant compte toutefois des déclivités supérieures à quinze millimètres (0m015) par mètre et de la transmission d'un réseau à l'autre.

Il en sera de même pour les voyageurs et marchandises qui, ayant leur point de départ ou de destination sur le réseau de l'Ouest ou sur le réseau de l'Etat, pourraient, dans leur trajet, emprunter des voies étrangères.

La compagnie de l'Ouest s'interdit d'appliquer sur un itinéraire quelconque des tarifs ayant pour effet de détourner le trafic de l'itinéraire auquel il aura été attribué en vertu de la règle ci-dessus.

Elle s'interdit, en outre, de subventionner directement ou indirectement des services de correspondance par terre ou par eau ayant pour effet de détourner le trafic des lignes auxquelles il devrait être attribué.

Le ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, prend, de son côté, l'engagement de suivre les mêmes règles et de les imposer aux entreprises qui pourraient être ultérieurement substituées à l'administration des chemins de fer de l'Etat.

En cas de désaccord sur l'exécution des clauses du présent article, il sera statué au moyen d'un arbitrage constitué comme il est dit à l'article 4.

Art. 17. — Indépendamment des stipulations qui précèdent, l'administration du réseau de l'Etat aura le droit de faire circuler ses trains entre Chartres et Paris (gares Montparnasse et Vaugirard) aux conditions suivantes :

L'administration des chemins de fer de l'Etat payera à la compagnie de l'Ouest, pour toute rétribution, un péage réduit à quatre dixièmes (40 0/0) de la recette brute réalisée sur le parcours de cette ligne.

Elle sera affranchie de toute redevance pour loyer et frais d'exploitation dans les gares de Chartres et de Paris (Montparnasse et Vaugirard).

Les dépenses du service de la traction ne sont pas comprises dans celles des gares communes; chaque administration pourvoira elle-même à son service dans des locaux spéciaux.

Art. 18. — La compagnie s'engage, à partir du 1er janvier 1884 :

1° A renoncer à la perception des prix spéciaux des dimanches et fêtes sur ses lignes de la banlieue de Paris ;

2° A faciliter les déplacements des ouvriers par l'établissement, sur les mêmes lignes, de billets d'aller et retour valables dans les premiers trains du matin et dans les trains de la soirée, avec réduction de cinquante pour cent (50 0/0) sur les prix applicables aux voyageurs à plein tarif de troisième classe.

Art. 19 et 20. — *(Fixation des frais de contrôle et des droits d'enregistrement dans les mêmes conditions que par les articles 18 et 19 de la convention avec le Nord, page 272.)*

B. — Extrait de la convention du 6 juillet 1896.

Article premier. — Le ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, concède à la compagnie des chemins de fer de l'Ouest les lignes suivantes :

D'Issy (ligne des Moulineaux) à Viroflay ;

De Courcelles à Passy et au Champ de Mars, doublant la ligne d'Auteuil entre Courcelles et l'embranchement de Passy.

Ces concessions sont faites à titre définitif et par imputation sur les lignes restant à désigner par l'administration en vertu du paragraphe 2 de l'article premier de la convention du 17 juillet 1883.

Art. 2. — Les lignes désignées à l'article précédent sont régies par les dispositions applicables à l'ensemble des concessions faites à la compagnie de l'Ouest.

Elles seront exécutées à deux voies et toutes les mesures utiles devront être prises, tant par l'Etat que par la compagnie, pour qu'elles puissent être ouvertes à l'exploitation avant le premier janvier mil neuf cent.

La ligne d'Epône à la ligne de Paris à Granville, concédée à la compagnie par la loi du 15 mars 1886, sera également exécutée à deux voies et mise en exploitation pour la même date.

Art. 3. — La compagnie de l'Ouest s'engage à exécuter dans le même délai le doublement des voies sur les sections à voie unique des lignes de Rennes à Brest et de Caen à Cherbourg.

Art. 4. — Par application des dispositions de l'article 8 de la convention du 17 juillet 1863, la compagnie subviendra à la totalité des dépenses mises à la charge de l'Etat par l'article 4 de ladite convention pour l'établissement des lignes désignées aux articles 1 et 2 ci-dessus, en les imputant sur le compte des cent soixante millions (160,000,000 fr.) ouvert en remboursement de sa dette.

Elle subviendra également par imputation sur le même compte, à la totalité des dépenses du doublement des lignes de Rennes à Brest et de Caen à Cherbourg.

Art. 5. — Lorsque la somme de cent soixante millions sera épuisée par les imputations faites conformément aux conventions existantes. le compte de remboursement de l'ancienne dette sera définitivement clos. La compagnie prendra à sa charge, en imputant la dépense à son compte des travaux complémentaires, tous les travaux restant à faire ou à solder et qui eussent été imputés au compte des cent soixante millions, tant en vertu de la présente convention que par l'application de l'article 8 de la convention du 17 juillet 1883 aux lignes dont elle est actuellement concessionnaire, soit à titre éventuel.

Les charges effectives des capitaux dépensés pour assurer l'exécution de la présente convention seront comprises, après comme avant la clôture de compte des cent soixante millions, dans le compte de la garantie de l'Etat régi par les articles 8 à 10 de la convention du 17 janvier 1883 et par l'article 9 de la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859.

Lorsque, pour une année, les recettes de l'une des lignes de Rennes à Brest et de Caen à Cherbourg atteindront ou dépasseront trente-cinq mille francs (35,000 fr.) par kilomètre, la compagnie deviendra débitrice envers l'Etat de l'annuité représentant les charges des obligations émises pour l'emprunt des capitaux imputés au compte des cent soixante millions pour le doublement de la voie de cette ligne; elle se libérera par voie de compensation avec les annuités dues par l'Etat

pour les avances faites en exécution de la convention du 17 juillet 1883.
En conséquence, à dater de l'année en question, il sera déduit du montant des annuités par l'Etat pour lesdites avances une somme égale aux charges réelles des emprunts contractés pour le doublement de la voie sur la ligne dont les recettes auront atteint trente-cinq mille francs et cette somme restera à la charge du compte général de l'exploitation défini à l'article 9 de la convention du 17 juillet 1883.

ANNEXE XVI

Conventions avec la Cie d'Orléans.

A. — Convention du 28 juin 1883.

Article premier. — Le ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, reprend à la compagnie d'Orléans les lignes ci-après :

. . . .

La compagnie livrera ces lignes dans le délai de trois mois, après l'approbation de la présente convention par une loi. Elles seront remises par la compagnie dans l'état où elles se trouvent, avec les immeubles, mobilier et outillage qui en dépendent, mais sans matériel roulant ni approvisionnements.

L'Etat pourra requérir la cession des matières et objets de consommation approvisionnés pour le service des lignes reprises, sous condition d'en payer la valeur fixée d'un commun accord ou à dire d'experts.

Art. 2. — L'Etat cède à la compagnie, en échange des lignes désignées à l'article 1er, les lignes suivantes, qui feront désormais partie de ses concessions :

. . . .

Ces lignes seront remises à la compagnie sans matériel roulant ni approvisionnements.

La compagnie se charge de les munir du matériel et des approvisionnements nécessaires à leur exploitation. L'Etat, de son côté, aura à pourvoir aux travaux de parachèvement qui seront reconnus nécessaires et aux travaux à faire pour la réception de ces lignes dans les gares d'attache. Ces travaux seront exécutés par les soins de la compagnie.

Art. 3. — Le ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, concède à la compagnie d'Orléans, qui les accepte, les chemins de fer ci-après :

1° CONCESSIONS FERMES

. . . .

2° CONCESSIONS ÉVENTUELLES

. . . .

La concession de ces lignes deviendra définitive par le fait de la déclaration de leur utilité publique.

La compagnie d'Orléans s'engage, en outre, à accepter la concession qui lui serait faite par l'Etat d'environ quatre cents kilomètres de chemins de fer à désigner par l'administration, la compagnie entendue.

Toutes ces lignes seront exécutées en partie aux frais de l'Etat et en

partie aux frais de la compagnie, ainsi qu'il est expliqué à l'article 8 ci-après.

Art. 4. — Le ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, fait abandon à la compagnie d'Orléans des lignes de :

. . . .

Ces lignes seront livrées à la compagnie sans matériel ni approvisionnements. La compagnie se charge de les munir du matériel et des approvisionnements nécessaires à leur exploitation.

L'Etat, de son côté, aura à pourvoir aux travaux de parachèvement qui y seront reconnus nécessaires et aux dépenses à faire pour la réception de ces lignes dans les gares d'attache. Ces travaux seront exécutés par les soins de la compagnie.

Art. 5. — Pour fixer le prix des lignes échangées en vertu des articles 1er et 2, on relèvera, pendant les cinq années d'exploitation qui suivront l'achèvement de la ligne de Tours à Montluçon et à Lavaud-Franche :

D'une part, les produits nets réalisés sur les lignes cédées par l'Etat;

D'autre part, les produits nets réalisés, pendant les mêmes années, sur les lignes cédées par la compagnie ;

Et l'on prendra la moyenne des produits réalisés sur chacune des lignes pendant ces cinq années.

Si les lignes cédées par l'Etat donnent un produit net supérieur à celui des lignes qu'il aura reçues en échange, la compagnie sera tenue de verser au Trésor, jusqu'à l'expiration de sa concession, une annuité égale à la différence des produits nets constatés. Cette annuité sera portée en dépense dans le compte unique d'exploitation prévu à l'article 13.

Si la différence des produits nets est en faveur des lignes cédées par la compagnie, l'annuité sera due par l'Etat à la compagnie et portée en recette d'exploitation dans le compte prévu par le même article.

En aucun cas, le produit net à porter en compte, pour chaque ligne, ne pourra être inférieur au produit de la dernière des cinq années prises pour terme de comparaison, ni au produit constaté en 1882 pour les lignes déjà ouvertes à cette époque.

Le compte des recettes et des dépenses d'exploitation de chaque ligne sera établi par l'administration exploitante et justifié dans les formes prescrites par le décret du 6 mai 1863.

Jusqu'au 1er janvier de l'année à partir de laquelle commencera l'annuité, la compagnie versera au Trésor, à la fin de chaque année, le produit net qu'elle aura réalisé sur les lignes de l'Etat.

La compagnie recevra, jusqu'à la même époque, le produit net des lignes cédées par elle à l'Etat.

Le produit net afférent à chaque ligne, dans cette période transitoire, ne pourra, en aucun cas, être compté pour une somme moindre que celle réalisée pendant l'année 1882.

Le trafic échangé entre Tours et Montluçon et leurs au delà fera l'objet d'un compte commun, dont le produit net sera attribué par moitié à chacun des itinéraires concurrents.

Art. 6. — Pour toutes les lignes, objet de la présente convention, la concession expirera, comme pour les lignes composant le réseau actuel de la compagnie d'Orléans, le 31 décembre 1956.

Art. 7. — La dette contractée par la compagnie envers l'Etat, par suite des avances qu'elle a reçues à titre de garantie d'intérêt, est liquidée et arrêtée à la somme de deux cent cinq millions trois cent quatre-vingt-dix-huit mille huit cent quatre-vingt-un francs vingt-six centimes

(205,398,881 fr. 26), y compris les intérêts jusqu'au premier janvier mil huit cent quatre-vingt-trois (1883).

Cette dette cessera de porter intérêt à partir du 1er janvier 1884. *Elle sera remboursée et éteinte, ainsi qu'il est dit aux articles 8 et 10 ci-après, par compensation avec les dépenses de toute nature faites par la compagnie au compte de l'Etat sur les lignes des articles 2, 3 et 4.*

Art. 8. — La dépense de construction des lignes désignées à l'article 3 sera à la charge de l'Etat. Toutefois la compagnie y participera dans la mesure suivante :

1° Elle contribuera, jusqu'à concurrence de quarante millions (40,000,000 fr.), aux dépenses restant à faire pour la construction de la ligne de Limoges à Montauban. Dans le cas où ces dépenses n'atteindraient pas quarante millions, le surplus sera versé par elle dans les caisses du Trésor dans un délai de six mois après l'ouverture complète de la ligne ;

2° Elle contribuera aux dépenses de superstructure des autres lignes à raison de vingt-cinq mille francs (25,000 fr.) par kilomètre ;

3° Elle fournira de plus, à ses frais, le matériel roulant, le mobilier, l'outillage et les approvisionnements de toutes les lignes qui font l'objet dudit article 3.

L'Etat exécutera lui-même les travaux d'infrastructure de ces lignes, c'est-à-dire les acquisitions de terrains, les terrassements et les ouvrages d'art des chemins et de leurs stations, ainsi que les maisons de garde et les barrières des passages à niveau.

Les projets dressés par les ingénieurs de l'Etat seront, avant d'être définitivement arrêtés par le ministre, communiqués à la compagnie, qui pourra proposer les modifications qu'elle jugera nécessaires.

La compagnie, de son côté, sera chargée de l'exécution des autres travaux, y compris ceux d'agrandissement et de modification des gares de jonction avec les lignes concédées à la compagnie. Cependant, sauf arrangement contraire, l'Etat achèvera les sections dont il aura commencé la superstructure.

L'exécution, par la compagnie, des travaux de superstructure de chaque ligne sera précédée de la livraison à la compagnie des travaux d'infrastructure exécutés par l'Etat. Cette livraison provisoire, ainsi que la livraison définitive, aura lieu aux conditions et suivant les formalités prévues aux paragraphes B, C, D du cahier des charges supplémentaire annexé à la convention du 26 juillet 1868 (1).

(1) *Clause B du cahier des charges supplémentaire.*

« La compagnie sera tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art, à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations principales par sections contiguës et sur la notification qui lui sera faite de leur achèvement. Il sera dressé procès-verbal de cette livraison et la compagnie devra commencer immédiatement les travaux à sa charge.

« Un an après la date du procès-verbal, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du paragraphe précédent, et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire qui aura pour effet d'affranchir l'Etat de toute garantie pour les terrassements. Cette garantie, d'ailleurs, ne s'appliquera à aucune époque aux terrassements qui pourraient se produire dans la plate-forme du chemin.

« La garantie pour les ouvrages d'art et les maisons de garde ne cessera qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive.

« En aucun cas, la responsabilité de l'Etat, telle qu'elle est réglée par le présent article, ne pourra s'étendre au delà de la garantie matérielle des travaux. »

Les clauses C et D règlent l'entretien par la compagnie, pendant la période de garantie, et l'établissement d'un état des lieux.

La compagnie devra ouvrir à l'exploitation les sections se rattachant à des lignes déjà exploitées et comprises entre deux stations principales des lignes dont les travaux lui auront été remis par l'Etat de la manière prévue à l'alinéa précédent, dans le délai de dix-huit mois à dater de cette remise.

La compagnie fera l'avance de tous les fonds nécessaires, tant pour les dépenses qu'elle aura à effectuer pour le compte de l'Etat, que pour l'exécution des travaux que l'Etat fera directement en vertu des quatre paragraphes précédents. Dans le cas où le gouvernement désirerait renoncer au bénéfice de cette disposition, il devrait en prévenir la compagnie six mois au moins à l'avance.

(La suite règle les conditions d'exécution des travaux par la compagnie et la fixation des maxima des dépenses dans les mêmes termes que les trois derniers alinéas de l'article 6 de la convention avec le Nord, page 268.)

Art. 9. — La compagnie exécutera à ses frais, dans un délai de quatre ans, les travaux de transformation du chemin de fer de Paris à Sceaux et à Limours, pour le ramener à la voie ordinaire.

Art. 10. — Les dépenses à faire par la compagnie pour le compte de l'Etat seront couvertes, en premier lieu, par voie de compensation avec les sommes dues par la compagnie, en raison des avances qu'elle a reçues de l'Etat à titre de garantie d'intérêt, et, pour le surplus, par des avances que fera la compagnie et dont elle sera remboursée comme il est dit à l'article 11 ci-après.

Art. 11. — La compagnie sera remboursée par l'Etat de ses avances au moyen d'annuités représentant les charges des sommes dépensées par elle pour le compte de l'Etat ; ces charges (intérêts, amortissement, timbre et frais divers) seront déterminées conformément aux dispositions de l'article 2 de la convention du 22 juillet 1872.

(La suite règle le mode de calcul de l'annuité dans les mêmes termes que les alinéas 2 à 5 de l'article 8 de la convention avec le Nord, page 268, sauf suppression des mots « si le paiement n'a été fait dans le courant de janvier » *qui terminent l'alinéa 4.)*

Art. 12. — La compagnie ne pourra être tenue de livrer à l'exploitation annuellement plus de deux cent cinquante kilomètres (250 kilomètres).

(La suite reproduit les deux derniers alinéas de l'article 7 de la convention avec l'Est, page 274.)

Art. 13. — Les lignes concédées à la compagnie en vertu des articles 2, 3 et 4 de la présente convention, celles qui constituent aujourd'hui l'ancien et le nouveau réseau de la compagnie, déduction faite des lignes énumérées à l'article 1er de la présente convention, ainsi que les réseaux de la Sarthe (1) formeront un ensemble régi par le cahier des charges actuellement en vigueur, et soumis, en outre, aux dispositions additionnelles contenues dans le cahier des charges annexé aux conventions de 1875. Il n'y aura désormais, pour l'ensemble de ces lignes, qu'un compte unique de recettes et dépenses d'exploitation.

Dans ces dernières on comprendrait notamment les sommes consacrées par la compagnie à la constitution des retraites de ses employés, les versements aux caisses de prévoyance, les impôts, patentes et frais de contrôle, les indemnités relatives aux accidents, pertes, avaries et les dommages causés par les incendies, les subventions aux correspondances par voie de terre ou par voie d'eau, ainsi que les charges résultant des engagements de toute nature que la compa-

(1) **Incorporés au réseau d'intérêt général par la loi du 16 juillet 1900.**

gnie pourra contracter, avec l'assentiment du ministre des Travaux publics, vis-à-vis des concessionnaires de chemins de fer reliés avec ces lignes ou en correspondance avec elles.

Art. 14. — Les dispositions des conventions antérieures concernant la garantie d'intérêt à la charge de l'Etat et le partage des bénéfices sont remplacées, à compter du 1er janvier 1884, par les dispositions suivantes :

La compagnie ne pourra avoir recours à la garantie de l'Etat que dans le cas où le produit net, résultant du compte unique d'exploitation dont il est parlé à l'article 13, serait insuffisant pour faire face aux affectations suivantes, savoir :

1o Les charges effectives (intérêts, amortissement et frais accessoires, déduction faite des annuités reçues de l'Etat à titre de subventions) des sommes dépensées par la compagnie :

a) Pour le rachat, la construction et la mise en service des lignes constituant son ancien et son nouveau réseau actuels et des chemins de la Sarthe, sous déduction du capital-actions ;

b) Pour l'exécution des engagements imposés à la compagnie en vertu des articles 2, 4, 8 et 12 de la présente convention ;

c) Pour les travaux complémentaires et de parachèvement exécutés à toute époque à dater du 1er janvier 1883, sur l'ensemble du réseau défini à l'article 13, avec l'approbation du ministre des Travaux publics ;

d) Pour les approvisionnements de l'ensemble des lignes exploitées, sans que l'importance de ces approvisionnements puisse excéder la somme de quarante millions (40 millions de francs);

2o L'intérêt et l'amortissement des sommes affectées par la compagnie au remboursement de sa dette aux termes de l'article 10;

3o L'intérêt et l'amortissement des actions, tels qu'ils sont réglés par l'article 52 des statuts ;

4o Une somme de vingt-quatre millions six cent mille francs (24,600,000 fr.) ;

Les dépenses de premier établissement de l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de la Sarthe, au 31 décembre 1882, déduction faite des subventions reçues en capital, sont arrêtées à forfait à la somme de 536,520,311 fr. 45, savoir :

. . . .

Lorsque, par suite d'insuffisance du produit net, l'Etat aura fait des avances à la compagnie, les excédents qui se produiront ultérieurement seront affectés exclusivement au remboursement de ces avances avec intérêt simple à 4 0/0.

Ce remboursement étant effectué, si le produit net dépasse de neuf millions six cent mille francs (9,600,000 fr.) la somme nécessaire pour faire face aux affectations ci-dessus indiquées, le surplus sera partagé dans la proportion de deux tiers pour l'Etat et d'un tiers pour la compagnie.

Art. 15. — Sur chacune des lignes désignées aux articles 2, 3 et 4 de la présente convention... *(La suite fixe le nombre de trains obligatoire, dans les mêmes termes que l'article 14 de la convention avec le Nord, page 271, sauf la fin du dernier alinéa, qui est libellée ainsi qu'il suit :)* à moins que l'administration ne prenne à sa charge les frais de l'organisation du service de nuit auxquels la circulation prescrite aura donné lieu.

Art. 16. — La compagnie d'Orléans concède à l'administration des chemins de fer de l'Etat et à celles qui lui seraient substituées la faculté d'établir jusqu'à Paris les tarifs des voyageurs et des marchandises en

provenance ou à destination de son réseau, sans toutefois que le prix de chaque transport puisse être moindre que celui perçu par la compagnie, pour le transport, de la gare de jonction de Paris ou *vice versa*.

Le prix total de ces transports de ou pour Paris sera partagé entre les deux administrations exploitantes au prorata du nombre de kilomètres parcourus sur leurs réseaux respectifs.

Le partage du trafic entre les lignes du réseau d'Etat et celles de la compagnie d'Orléans sera réglé sur les bases suivantes :

Le trafic des voyageurs et des marchandises sera attribué à l'itinéraire le plus court, en tenant compte toutefois des déclivités supérieures à 15 millimètres par mètre et de la transmission d'un réseau à l'autre.

Il en sera de même pour les voyageurs et marchandises qui, ayant leur point de départ ou de destination sur le réseau d'Orléans ou sur le réseau d'Etat, pourraient, dans leur trajet, emprunter des voies étrangères.

La compagnie d'Orléans s'interdit d'appliquer, sur un itinéraire quelconque, des tarifs ayant pour effet de détourner le trafic de l'itinéraire auquel il aura été attribué en vertu de la règle ci-dessus.

Elle s'interdit en outre de subventionner directement ou indirectement des services de correspondance par terre ou par eau ayant pour effet de détourner le trafic des lignes auxquelles il devrait être attribué.

Le ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, prend, de son côté, l'engagement de suivre les mêmes règles et de les imposer aux entreprises qui pourraient être ultérieurement substituées à l'administration des chemins de fer de l'Etat.

En cas de désaccord sur l'exécution des clauses du présent article, il sera statué au moyen d'un arbitrage constitué comme il est dit à l'article 8.

Art. 17. — *(Engagement pris pour le cas de réduction ou de suppression de l'impôt sur la grande vitesse, dans des termes identiques à ceux de l'article 15 de la convention avec le Nord, page 271.)*

Art. 18. — Jusqu'au 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes désignées à l'article 3 de la présente convention, les frais d'exploitation, les intérêts et l'amortissement des dépenses mises à la charge de la compagnie en vertu de l'article 8, seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation. En cas d'insuffisance, la compagnie aura la faculté de les porter au compte de premier établissement, et ils donneront lieu au prélèvement prévu à l'article 14 de la présente convention (1).

(1) *La Convention du 10 décembre 1891 substitue à cet article les dispositions ci-après :*

a. — Les lignes désignées à l'article 3 de la convention du 28 juin 1883 seront rattachées successivement au compte unique d'exploitation prévu par les articles 13 et 14 de ladite convention, à l'expiration d'un délai de cinq ans, compté pour chaque ligne à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de la ligne entière.

b. — Jusqu'à l'expiration de ce délai, les charges effectives incombant à la compagnie, en raison des sommes consacrées par elle à la construction et à la mise en service de chaque ligne, y compris les capitaux dépensés en remboursement des avances reçues de l'Etat à titre de garantie d'intérêt, seront, après déduction des produits nets de l'exploitation, portées, en cas d'insuffisance, au compte de premier établissement et donneront lieu au prélèvement prévu à l'article 14 de la convention.

c. — Pour l'application des dispositions qui précèdent, les lignes de Limoges à

Art. 19. — Si le gouvernement exerce le droit qui lui est réservé par l'article 37 du cahier des charges, de racheter la concession entière, la compagnie pourra demander que toute ligne dont la mise en exploitation remonterait à moins de quinze ans soit évaluée, non d'après son produit net, mais d'après le prix réel de premier établissement.

En outre de l'annuité et des remboursements prévus à l'article 37 du cahier des charges, la compagnie aura droit au remboursement des dépenses complémentaires (autres que celles du matériel roulant, remboursables en vertu de l'article 37 précité) exécutées par elle, à partir du 1er janvier 1884, avec l'approbation du ministre des Travaux publics, sur toutes les lignes de son réseau, sauf déduction de 1/15 pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel auront été effectuées les dépenses.

L'annuité à payer à la compagnie en vertu de l'article 37 du cahier des charges ne pourra être inférieure à l'ensemble des sommes mentionnées aux paragraphes 1°, 2°, 3° et 4° de l'article 14 ci-dessus, déduction faite des charges d'intérêt et d'amortissement des sommes remboursées en exécution de l'alinéa précédent du présent article.

Art. 20 et 21. — *(Fixation des frais de contrôle et des droits d'enregistrement dans les mêmes conditions que par les articles 18 et 19 de la convention avec le Nord, page 272.)*

B. — Convention du 11 juin 1883, modifiée par celle du 10 décembre 1883.

La compagnie sera tenue d'établir la seconde voie sur tout ou partie, soit des lignes exploitées actuellement avec une seule voie, soit des lignes en construction ou à construire, dès que le ministre des Travaux publics prescrira cette mesure et quel que soit le produit de ces lignes.

Dans ce cas, l'Etat payera chaque année à la compagnie une annuité suffisante pour couvrir les charges effectives des emprunts effectués par la compagnie pour subvenir aux dépenses occasionnées par l'établissement de ces secondes voies.

Chaque année, l'annuité correspondant aux dépenses faites pour l'établissement des secondes voies sur chaque section principale de ligne sera calculée d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la compagnie pendant cette année, déduction faite des intérêts courus au jour de la vente des titres et en tenant compte des droits de timbre et de tous autres frais accessoires dont la compagnie justifiera.

L'annuité définitive pour chaque section principale de ligne se composera de la somme des unités partielles calculées comme il est dit ci-dessus.

Les annuités résultant des comptes présentés par la compagnie lui seront payées provisoirement, sauf vérification ultérieure. Il sera tenu compte respectivement à la compagnie et à l'Etat, avec intérêts simples

Brive et de Brive à Montauban seront considérées comme formant une seule ligne, de Limoges à Montauban. Les embranchements sur Figeac et sur Gourdon seront considérés, au contraire, comme formant des lignes distinctes.

d. — L'inscription des dépenses au compte de premier établissement, prévue au présent article, cessera nécessairement au 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes désignées à l'article 3.

Les dispositions qui précèdent seront applicables aux comptes des exercices écoulés qui ne sont pas encore réglés définitivement.

à 5 0/0, des insuffisances ou des trop-payés que ferait ressortir le règlement définitif.

Le montant des annuités à la charge de l'Etat sera arrêté dans les formes prescrites par le décret du 6 mai 1863, portant règlement des justifications à faire par la compagnie pour l'application de la garantie d'intérêt et du partage des bénéfices.

Dès que le produit brut d'une section principale de ligne atteindra le chiffre de 35,000 francs par kilomètre, l'annuité correspondant à la pose de la seconde voie de cette section cessera de courir.

A partir de ce moment, le capital dépensé pour la pose de la seconde voie sera ajouté au compte d'établissement des lignes, à titre de travaux complémentaires, sans que l'ensemble des sommes dépensées pour l'exécution des secondes voies puisse excéder cent mille francs par kilomètre, y compris les agrandissements des gares et autres dépenses quelconques occasionnées par la pose de ces voies. Ce capital sera, tant au point de vue de la garantie de l'Etat qu'au point de vue des prélèvements à opérer avant partage des produits nets, admis au bénéfice des stipulations de l'article 14 de la convention du 28 juin 1883.

C. — Convention du 17 juin 1892.

Article premier. — Par application du paragraphe 3 de l'article 3 de la convention du 28 juin 1883, le ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, concède à la compagnie d'Orléans, qui les accepte, les chemins ci-après désignés :

. . . .

Art. 2. — Les lignes de..... seront établies avec une largeur d'un mètre entre les bords intérieurs des rails.

Art. 3. — Sur les lignes établies avec la voie de largeur normale, le rayon minimum des courbes pourra être réduit à 150 mètres ; la longueur de l'alignement droit à ménager entre deux courbes de sens contraire pourra être également réduite à 50 mètres. Si des circonstances exceptionnelles l'exigent, le rayon des courbes pourrait être abaissé au-dessous de 150 mètres et la longeur des alignements droits entre courbes de sens inverse descendre au-dessous de 50 mètres sur certains points spéciaux déterminés par le ministre des Travaux publics, la compagnie entendue.

Toutefois les dispositions du présent paragraphe ne seront pas applicable aux lignes de :

. . . .

Le maximum de l'inclinaison des pentes et des rampes est fixé à $0^{m},025$ par mètre. Ce maximum d'inclinaison ne devra pas coïncider avec des rayons de courbe réduits à 150 mètres ou à un chiffre inférieur.

Une partie horizontale de 60 mètres au moins de longueur sera ménagée entre deux déclivités successives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Art. 4. — Sur les lignes à voie d'un mètre, désignées à l'article 2 ci-dessus, la largeur des accotements sera de $0^{m},70$. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 100 mètres, une partie droite de 40 mètres au moins de longueur sera ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire. En raison de circonstances exceptionnelles, le rayon des courbes pourra être abaissé au-dessous de 100 mètres et la longueur des alignements entre courbes de sens inverse descendre

au-dessous de 40 mètres sur certains points spéciaux déterminés par le ministre des Travaux publics, la compagnie entendue.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et des rampes est fixé à 0^{m},025 par mètre. Toutefois, si des circonstances exceptionnelles l'exigent, ce maximum pourra être porté à 0^{m},030 sur certains points spéciaux, déterminés par le ministre des Travaux publics, la compagnie entendue. Le maximum d'inclinaison ne devra pas coïncider avec des rayons de courbe réduits à 100 mètres ou à un chiffre inférieur.

Une partie horizontale de 40 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les gares, stations, dépôts, ateliers et autres installations accessoires des lignes seront établis d'après les types en usage sur les chemins de fer à voie étroite.

La largeur entre parapets et viaducs sur les routes, chemins et cours d'eau, l'ouverture entre les culées des ponts sur le chemin de fer, la largeur entre les pieds-droits des souterrains pourront être réduites à 4^{m},20, sauf sur les parties construites à deux voies où elles seront de 7^{m},50.

La distance ménagée au-dessus des rails extérieurs de la voie pour le passage des trains sera réduite à 4^{m},30 sous les ponts et poutres droites, à 4^{m},50 sous les ponts en arc et à 5 mètres sous les tunnels.

Le poids des rails pourra être réduit à 22 kilogrammes par mètre courant. Ce poids sera porté à 25 kilogrammes sur les sections comportant des inclinaisons de 0^{m},030. La compagnie pourra être autorisée à poser la voie en empruntant les accotements des routes et des chemins publics.

Art. 5. — Pour l'ensemble des lignes désignées à l'article 1er, le ministre des Travaux publics pourra décider, la compagnie entendue, que les terrains seront acquis et que les souterrains et les ouvrages d'art seront exécutés pour une voie seulement, sauf dans les parties communes à plusieurs directions et sauf l'établissement d'un certain nombre de voies d'évitement.

Le service de la poste ne pourra disposer, à titre gratuit, que des trains de voyageurs ou mixtes circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, et, dans chacun de ces trains, que d'un ou deux compartiments de deuxième classe ou d'un espace équivalent.

La compagnie devra faire assurer gratuitement, par ses agents, la présentation aux trains de boîtes mobiles qui viendraient à être installées dans les gares où il n'y aura pas d'agent du service des postes.

Le nombre des trains que l'administration supérieure pourra exiger de la compagnie sera limité à deux dans chaque sens, aussi longtemps que les recettes ne justifieront pas un nombre plus élevé, d'après les bases fixées par l'article 15 de la convention du 28 juin 1883. Toutefois, l'administration pourra toujours exiger la mise en marche d'un troisième train dans chaque sens les jours de foires ou de marchés.

Le nombre des classes de voitures à voyageurs pourra, si la compagnie en fait la demande, être réduit à deux dont une correspondant à la troisième classe.

Art. 6. — L'infrastructure et la superstructure des lignes à voie étroite désignées à l'article 2 de la présente convention, ainsi que les travaux d'agrandissement et de modification des gares de jonction avec les lignes concédées à la compagnie, seront exécutés par la compagnie pour le compte de l'Etat, conformément aux dispositions de l'article 8 de la convention du 28 juin 1883.

La contribution de la compagnie aux dépenses de superstructure de ces lignes à voie étroite sera réduite à douze mille cinq cents francs (12,500 fr.) par kilomètre; ne sont pas comprises dans les longueurs auxquelles la compagnie devra contribuer les parties à emprunter aux lignes à voie normale, même lorsqu'il y sera posé des rails supplémentaires aux abords des gares de jonction ou de formation des trains. Ces travaux resteront à la charge exclusive de l'Etat au même titre que ceux d'agrandissement ou de modification des gares de jonction.

Art. 7. — Les dépenses à rembourser par l'Etat à la compagnie, en vertu de l'article 6 ci-dessus, soit pour les travaux d'infrastructure ou de superstructure, soit pour ceux d'agrandissement ou de modification des gares de jonction, y compris les frais généraux, les frais de personnel et les intérêts des capitaux pendant la période de construction, pourront faire l'objet de forfaits dont le montant sera fixé par le ministre des travaux publics lors de l'approbation des projets d'exécution, sur l'avis du conseil général des Ponts et Chaussées et la compagnie entendue.

Au cas où la compagnie ne croirait pas pouvoir accepter la décision du ministre, les dépenses à rembourser par l'Etat seront réglées par voie d'arbitrage, conformément aux dispositions du dernier paragraphe de l'article 8 de la convention précitée du 28 juin 1883.

Art. 8. — Les tarifs applicables sur l'ensemble des lignes à voie normale exploitées par la compagnie d'Orléans le seront également sur les lignes à voie étroite faisant l'objet de la présente convention.

Toutefois si, pour le calcul de la taxe, la plus courte distance s'établit en empruntant en transit une ou plusieurs lignes à voie étroite, le prix de transport sera majoré, pour chaque point de transit, d'un droit de transbordement perçu conformément aux arrêtés ministériels fixant les frais accessoires.

Il ne sera perçu ni droit de transbordement ni droit de transmission, au point de transit, pour les relations des gares ou stations des lignes à voie étroite faisant l'objet de la présente convention avec les gares ou stations des lignes à voie normale.

Art. 9. — La compagnie est autorisée à conclure, soit pour la construction, soit pour l'exploitation totale ou partielle des lignes à voie étroite désignées à l'article 2, des traités généraux qui devront être soumis à l'approbation du ministre des Travaux publics.

Art. 10. — Les recettes de l'exploitation des lignes à voie étroite désignées à l'article 2, ainsi que les dépenses, y compris les allocations qui pourraient être payées aux sociétés exploitantes, en vertu des traités approuvés par le ministre des Travaux publics, seront comprises dans le compte prévu à l'article 13 de la convention du 28 juin 1883 au même titre que les recettes et les dépenses afférentes aux autres lignes concédées en vertu de l'article 3 de ladite convention.

Toutes les dépenses et avances faites par la compagnie pour la construction de ces lignes, déduction faite des sommes remboursées par l'Etat, seront portées au compte de premier établissement de la compagnie et donneront lieu aux prélèvements prévus par l'article 14 de la convention du 28 juin 1883, au même titre que les dépenses effectuées pour l'exécution des autres lignes de l'article 3 de ladite convention.

Art. 11. — L'ensemble des lignes faisant l'objet de la présente convention, avec la ligne de Bourges à Cosne, déjà concédée à la compagnie d'Orléans par la loi du 31 juillet 1888, sera considéré comme équivalant aux quatre cents kilomètres environ de lignes à voie nor-

male dont la compagnie s'est engagée à accepter la concession, en vertu du paragraphe 3 de l'article 3 de la convention du 28 juin 1883.

Art. 12. — La présente convention et toutes celles à soumettre à l'approbation du gouvernement, conformément aux dispositions de l'article 9, pour assurer la construction ou l'exploitation des lignes à voie étroite qui en font l'objet, seront enregistrées au droit fixe de 3 francs.

ANNEXE XVII

Conventions avec la Cie P.-L.-M.

B. — Convention du 23 mai 1883.

Art. 1er. — Le ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, concède à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui accepte, les lignes suivantes :

1° A TITRE DÉFINITIF

. . . .

2° A TITRE ÉVENTUEL ET SOUS RÉSERVE DE LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE A INTERVENIR

. . . .

La compagnie s'engage, en outre, à accepter les concessions qui lui seront faites, jusqu'à concurrence de 645 kilomètres de lignes à désigner par l'administration, la compagnie entendue.

Art. 2. — Le ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, fait abandon à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée des lignes de :

. . . .

Art. 3. — Sont approuvés les traités passés, le 28 juillet 1881, entre la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et la compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est, portant, l'un affermage, l'autre cession, à la première, des lignes concédées à la seconde, ainsi que des lignes rachetées par la compagnie des Dombes à celle des chemins de fer du Rhône, aux termes du traité du 24 juin 1879. Copie de ces traités demeure annexée aux présentes.

En conséquence, sont incorporées à l'ancien réseau Paris-Lyon-Méditerranée les lignes ci-après :

. . . .

Art. 4. — Le chemin de fer de la Joliette à l'Estaque. . . . .

. . . .

Art. 5. — Pour toutes les lignes objet de la présente convention, la concession expirera, comme pour les lignes composant le réseau actuel, le 31 décembre 1958. *Toutefois l'Etat restera chargé, après l'expiration de ce délai, jusqu'en 1975, d'assurer le service des 40,000 obligations numérotées de 40,001 à 80,000, émises, le 1er avril 1876, par l'ancienne compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est.*

Art. 6. — La dépense de construction des lignes désignées à l'article 1er sera à la charge de l'Etat. Toutefois la compagnie contribuera

aux dépenses de la superstructure à raison de vingt-cinq mille francs (25,000 fr.) par kilomètre ; elle fournira de plus, à ses frais, le matériel roulant ainsi que le matériel, le mobilier et l'outillage des gares.

La compagnie exécutera ou achèvera, dans l'ordre qui lui sera indiqué par l'administration supérieure, les travaux de toutes ces lignes, y compris ceux d'agrandissement et de modification des gares de jonction avec les lignes qui lui appartiennent aujourd'hui pour le compte de l'Etat. *Elle fera à cet effet, si l'Etat le demande, toutes les avances de fonds nécessaires. Dans le cas où le gouvernement désirerait renoncer au bénéfice de cette disposition, il devrait en prévenir la compagnie six mois au moins à l'avance.* Il n'est fait exception que pour les lignes de :

. . . .

dont la superstructure sera terminée par l'Etat. Un accord ultérieur entre le ministre des Travaux publics et la compagnie réglera les conditions dans lesquelles celle-ci prendra livraison, pour les achever, des lignes dont l'infrastructure est, en ce moment, commencée par l'Etat.

(La suite règle les conditions d'exécution des travaux et la fixation des maxima de dépenses dans les mêmes termes que les trois derniers alinéas de l'article 6 de la convention avec le Nord, page 268.)

Art. 7. — Lors de la remise à la compagnie des lignes énoncées à l'article 2, il sera procédé à la reconnaissance contradictoire et à une évaluation des travaux nécessaires pour les remettre en état. En cas de désaccord sur la désignation ou l'évaluation de ces travaux, il sera prononcé par un arbitrage dans les conditions de l'article précédent. Ces travaux seront exécutés par la compagnie pour le compte de l'Etat.

Art. 8. — La compagnie sera remboursée de ses avances par le payement annuel, qui lui sera fait par l'Etat, de l'intérêt et l'amortissement des emprunts effectués par elle pour subvenir aux dépenses faites en conformité des stipulations des articles 6 et 7.

(La suite règle le mode de calcul de l'annuité dans les mêmes termes que les alinéas 2 à 5 de l'article 8 de la convention avec le Nord, page 268.)

Art. 9. — Les lignes désignées à l'article 1er seront exécutées dans les délais ci-dessous :

. . . .

(La fin reproduit les deux derniers alinéas de l'article 7 de la convention avec l'Est, page 274.)

Art. 10. — Les lignes ajoutées aux concessions de la compagnie par les articles 1, 2 et 3 de la présente convention et celles qui constituent aujourd'hui son ancien et son nouveau réseau formeront un ensemble régi par le cahier des charges actuellement en vigueur et pour lequel il n'y aura désormais qu'un compte unique de recettes et de dépenses de l'exploitation. Dans ces dernières seront compris notamment les allocations de la compagnie pour la caisse des retraites, les impôts, les frais de contrôle et les indemnités pour accidents, pertes, avaries et incendies.

Les résultats de l'exploitation des chemins de fer de petite et de grande ceinture de Paris pour la part afférente à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée continueront d'être ajoutés au compte d'exploitation de la compagnie.

Seront aussi compris dans le compte annuel d'exploitation les charges résultant des engagements de toute nature que la compagnie pourra contracter, avec l'assentiment du ministre des Travaux publics, vis-à-vis des concessionnaires des chemins de fer reliés avec ses lignes ou en correspondance avec elles, et les résultats de tout traité de correspon-

dance par terre, par eau ou par voie de fer, autorisé par le ministre.

Art. 11. — Les articles 6, 7 et 8 de la convention du 3 juillet 1875, relatifs à la garantie d'intérêt, sont remplacés, à partir du 1er janvier 1884, par les dispositions suivantes :

Sur le produit net résultant du compte unique d'exploitation dont il vient d'être parlé, la compagnie prélèvera :

1° Les charges effectives (intérêts, amortissements et frais accessoires) des sommes dépensées par elle, sous déduction des annuités dues pour l'exercice en représentation des subventions et soldées à la compagnie :

a) Pour le rachat, la construction et la mise en service des lignes exploitées ou à ouvrir constituant son ancien réseau actuel, accru des lignes définies à l'article 3, et toutes dépenses dûment justifiées, dans les conditions prévues par le décret du 6 juin 1863 et les conventions en vigueur ;

b) Pour le paiement de la contribution prévue à l'article 6, y compris le matériel.

c) Pour les travaux complémentaires à exécuter à toute époque sur l'ensemble du réseau défini à l'article 10, conformément à des projets approuvés par le ministre des Travaux publics ;

2° Une somme de quarante-quatre millions de francs.

L'excédent sera appliqué à couvrir jusqu'à due concurrence la garantie accordée par l'Etat pour les charges effectives des sommes empruntées par la compagnie, sous déduction des annuités reçues en représentation des subventions pour la construction et la mise en service des lignes exploitées ou à ouvrir composant son nouveau réseau actuel, sans que le capital garanti puisse excéder six cent vingt-six millions de francs (ou six cent quarante-neuf millions de francs, si la ligne de Gap à Briançon est prolongée jusqu'à la frontière de l'Italie).

Le compte d'établissement des réseaux actuels de la compagnie est réglé à forfait au 31 décembre 1882, subventions non déduites, tant pour l'application de la garantie d'intérêt que pour le partage prévu à l'article 13 :

à	2,607,960,540 fr.	71	pour l'ancien réseau.
à	728,634,259	78	pour le nouveau réseau.
Total...	3,336,594,800 fr.	49	

non compris 40,170,271 fr. 38 pour les approvisionnements.

Art. 12. — Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé comme suit, avec les intérêts simples à quatre pour cent.

Lorsque le produit net de l'exploitation, déduction faite des prélèvements déterminés à l'article précédent, dépassera l'intérêt et l'amortissement garantis, l'excédent sera attribué à l'Etat, dans quelque année qu'il se produise, en atténuation de sa créance.

A l'expiration de la concession ou en cas de rachat, si l'Etat est créancier de la compagnie, le montant de sa créance sera compensé jusqu'à due concurrence avec la somme due à la compagnie pour la reprise, s'il y a lieu, de son matériel roulant, aux termes de l'article 36 du cahier des charges.

Art. 13. — L'article 9 de la convention du 3 juillet 1875, relatif au partage des bénéfices, est remplacé par la disposition suivante :

Sur le produit net résultant du compte unique d'exploitation, dont il est parlé à l'article 10 de la présente convention, la compagnie prélèvera :

1° Les charges effectives (intérêts, amortissements et frais acessoires) des sommes dépensées par elle, sous déduction des annuités dues pour l'exercice en représentation des subventions et soldées à la compagnie :

a) Pour le rachat et la construction et pour la constitution des approvisionnements effectifs, dans la limite d'un maximum de quarante millions de francs, des lignes exploitées ou à ouvrir constituant son ancien et son nouveau réseau actuels, accrus des lignes définies à l'article 3, et toutes dépenses dûment justifiées dans les conditions prévues par le décret du 6 juin 1863 et les conventions en vigueur ;

b) Pour le payement de la contribution prévue à l'article 6, y compris le matériel.

c) Pour les travaux complémentaires à exécuter à toute époque sur l'ensemble du réseau défini à l'article 10, conformément à des projets approuvés par le ministre des Travaux publics.

2° Les remboursements que la compagnie pourrait avoir encore à faire à l'Etat dans cet exercice à raison des prescriptions de l'article 12 ;

3° Une somme de soixante millions de francs.

Le surplus sera partagé à raison de deux tiers pour l'Etat et un tiers pour la compagnie.

Art. 14. — Sur chacune des lignes désignées à l'article 1er de la présente convention... *(La suite fixe le nombre de trains obligatoire, dans les mêmes termes que l'article 14 de la convention avec le Nord.)*

Art. 15. — *(Engagement pris par la compagnie, pour le cas de suppression ou de réduction de l'impôt sur la grande vitesse, dans des termes identiques à ceux de l'article 15 de la convention avec le Nord, page 271.)*

Art. 16. — *Jusqu'au 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes désignées à l'article 1er de la présente convention, les frais d'exploitation, les intérêts et l'amortissement des dépenses à la charge de la compagnie, pour l'exécution de ces lignes et de celles comprises dans la convention du 3 juillet 1875, seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation.*

En cas d'insuffisance, la compagnie aura la faculté de les porter au compte de premier établissement (1).

Art. 17. — Si le gouvernement exerce le droit, qui lui est réservé par l'article 37 du cahier des charges, de racheter la concession entière, la compagnie pourra demander que toute ligne dont la mise en exploi-

(1) Les conventions du 17 octobre 1892 et du 20 janvier 1899 ont rattaché au compte unique d'exploitation des années 1891 à 1898 toutes les lignes ouvertes antérieurement à 1898. Pour l'avenir, elles contiennent les dispositions ci-après :

« Toutefois la compagnie aura la faculté de reporter au compte de premier établissement les insuffisances des lignes qui auraient été le plus récemment ouvertes à l'exploitation, jusqu'à concurrence de la somme nécessaire pour équilibrer, avec les produits nets du compte unique d'exploitation augmentés de la garantie accordée par l'Etat pour les lignes composant le nouveau réseau, les charges effectives de ces lignes ainsi que les prélèvements prévus par l'article 11 de la convention des 26 mai et 9 juillet 1883 (y compris les charges des approvisionnements, dans la limite d'un maximum de quarante millions de francs, et l'amortissement des actions).

« Jusqu'à l'admission d'une ligne dont le compte unique d'exploitation, les charges effectives des sommes dépensées par la compagnie pour son exécution et sa mise en service seront, ainsi que ses frais d'exploitation, payés au moyen de ses produits nets, et, en cas d'insuffisance, portés au compte de premier établissement.

« Dans tous les cas, l'inscription des insuffisances au compte du premier établissement cessera nécessairement le 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes comprises à l'art. 1er de la convention des 26 mai et 9 juillet 1883. »

tation remonterait à moins de quinze ans soit évaluée, non d'après son produit net, mais d'après ce que la compagnie aura réellement dépensé pour son premier établissement.

Outre l'annuité prévue à l'article 37 du cahier des charges, la compagnie aura droit au remboursement des dépenses complémentaires, autres que celles du matériel roulant, exécutées par elle et à ses frais, avec l'approbation du ministre des Travaux publics, sur toutes les lignes de son réseau, conformément aux dispositions de l'article 11, sauf déduction d'un quinzième pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel auront été exécutés les travaux.

Art. 18 et 19. — *Fixation des frais de contrôle et des droits d'enregistrement dans les mêmes conditions que par les articles 18 et 19 de la convention avec le Nord, page 272.)*

B. — Convention du 17 mai 1897, pour le remboursement de la dette.

Article premier. — La compagnie s'engage à rembourser par anticipation les avances de garanties qu'elle a reçues de l'Etat pour le nouveau réseau, avec les intérêts à quatre pour cent (4 0/0), en compensant cette dette jusqu'à due concurrence, avec les créances qu'elle a sur l'Etat, en raison de l'exécution des lignes du réseau 1883, dans les conditions fixées par l'article 3 ci-après.

Art. 2. — La dette de la compagnie en capital et intérêts est arrêtée au chiffre de cent cinquante millions huit cent cinquante-sept mille quatre cent soixante-dix-huit francs quatorze centimes (150,857,478 fr. 14).

Art. 3. — Pour se libérer de cette dette, la compagnie abandonne définitivement à l'Etat les sommes qu'elle lui a avancées, pour la construction du réseau de 1883, jusqu'à concurrence du capital correspondant à une annuité de six millions (6,000,000).

A cet effet, pendant soixante-deux ans à partir du 1er janvier 1897, une réduction de six millions (6,000,000) sera apportée au montant des annuités que l'Etat doit verser à la compagnie en exécution de la convention du 26 mai 1883.

Art. 4. — Il est entendu qu'au cas où la compagnie procéderait à la conversion de ses emprunts, le bénéfice qui résultera de cette opération pour l'Etat, en ce qui concerne les annuités de 1883, sera calculé aussi bien sur le montant de l'annuité compensée par la présente convention que sur les annuités restant dues. Sur l'ensemble des annuités ainsi modifiées, il continuera d'être opéré, conformément à l'article précédent, une réduction invariable de six millions (6,000,000).

Art. 5. — Par dérogation aux dispositions de l'article 12, paragraphe 2, de la convention du 26 mai 1883, lorsque le produit net de l'exploitation, déduction faite des prélèvements autorisés, dépassera l'intérêt et l'amortissement garantis, l'excédent sera employé, tout d'abord, à faire face au découvert de six millions (6,000,000) qui se produira dans les comptes de la compagnie par suite de la réduction dans les versements du Trésor stipulée à l'article 3.

A défaut d'un excédent suffisant pour faire face à ce découvert, la compagnie pourra, pendant quinze ans à partir du 1er janvier 1897, y suppléer par une émission d'obligations dont les charges seront ajoutées aux prélèvements prévus par les articles 11 et 13 de la convention du 26 mai 1883.

Lorsqu'il y aura lieu d'appliquer les dispositions de la même convention relatives au partage des bénéfices, l'annuité de six millions

(6,000,000) fixée par l'article 3 ci-dessus sera ajoutée aux prélèvements autorisés par l'article 13 de la convention du 26 mai 1883 et, par suite, le prélèvement de soixante millions (60,000,000) visé par le paragraphe 3 dudit article sera réduit à cinquante-quatre millions (54,000,000).

Art. 6. — Le règlement des arriérés de garantie du nouveau réseau concernant les années antérieures à 1896 se fera comme suit :

La compagnie conservera, à titre de compensation partielle pour ces sommes, l'excédent libre de recettes qu'elle aurait dû verser à l'Etat pour l'exercice 1896 ;

Le surplus des arriérés, arrêté au chiffre de quatre millions cinq cent mille francs (4,500,000 fr.), sera soldé au moyen des ressources propres de la compagnie, qui est autorisée à prélever chaque année sur le solde du compte unique d'exploitation les intérêts de cette somme calculés d'après le taux effectif des émissions d'obligations de l'année.

L'Etat et la compagnie renoncent réciproquement à toute réclamation au sujet des comptes de garantie, de remboursement ou de partage antérieurs à 1897.

Art. 7. — Si, dans un délai de trois ans, à partir de l'approbation par une loi de la présente convention, un accord analogue à celui qui fait l'objet des articles ci-dessus stipulait en faveur d'une autre compagnie, soit un taux de conversion en annuités inférieur à celui qui résulte de la présente convention, soit un abaissement du taux d'intérêt de quatre pour cent (4 0/0) sur le montant des avances de garantie, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, à partir de l'application de ce nouvel accord, aurait droit, soit à une réduction correspondante de l'annuité de six millions (6,000,000) visée à l'article 3, soit au bénéfice du nouveau taux d'intérêt sur les avances qu'elle pourrait être amenée à demander à l'Etat dans l'avenir, au chef de la garantie du nouveau réseau.

C.— Convention du 14 juin 1897 pour la ligne du Rhône au Mont-Cenis.

Article premier. — A partir du 1er janvier 1897, le compte de garantie spécial à la ligne du Rhône au Mont-Cenis sera supprimé et cette ligne sera incorporée à l'ancien réseau de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. Elle sera soumise à toutes les règles qui régissent les lignes de ce réseau, en particulier aux dispositions contenues dans les articles 10 à 13 de la convention du 26 mai 1883.

La concession de la ligne du Rhône au Mont-Cenis expirera, comme celle des autres lignes, le 31 décembre 1958.

Art. 2. — Indépendamment de l'annuité 1,707,200 fr. 92 inscrite au budget du ministère des Finances à l'effet de rembourser à la compagnie les avances faites par elle pour le percement du tunnel du Mont-Cenis et pour les garanties de 1870 et de 1871, l'Etat paiera à cette dernière, pour chacune des années restant à courir jusqu'à l'expiration de la concession :

1° Deux millions quatre cent mille francs (2,400,000 fr.) en compensation de la suppression du compte de garantie spécial à la ligne du Rhône au Mont-Cenis ;

3° Cent quarante-six mille francs (146,000 fr.) (frais de timbre et de service des titres compris) en représentation des arriérés restant dus sur les garanties des exercices antérieurs à 1897.

L'ensemble de ces annuités viendra en déduction des charges spéciales à la ligne du Rhône au Mont-Cenis, dont le solde seulement sera

ajouté aux prélèvements autorisés par les articles 11 et 13 de la convention du 26 mai 1883.

Au cas où la compagnie procéderait à la conversion des emprunts émis pour ladite ligne, les annuités ci-dessus, à la charge de l'Etat, seront réduites du montant des économies qui seront réalisées sur les charges des titres correspondant à ces annuités.

Art. 3. — L'Etat fait remise à la compagnie du montant, en principal et intérêts, de la dette résultant des avances reçues du chef de la garantie spéciale à la ligne du Rhône au Mont-Cenis, pour tous les exercices antérieurs à celui de son incorporation au réseau principal.

De son côté, la compagnie renonce à demander à l'Etat le versement des avances restant à recevoir pour la garantie des exercices dont les comptes ne sont pas encore réglés.

Art. 4. — La compagnie exécutera pour le compte de l'Etat, conformément aux projets approuvés par le ministre des Travaux publics, les travaux de mise à double voie des sections actuellement à voie unique, ainsi que les travaux complémentaires et de parachèvement énumérés à l'état annexé à la présente convention, le tout dans la limite d'un maximum de vingt-deux millions cinq cent mille francs.

Les dépenses des travaux spécifiés à l'alinéa précédent seront remboursées à la compagnie au moyen d'annuités, dans les conditions déterminées par l'article 8 de la convention approuvée par la loi du 20 novembre 1883.

Le surplus des travaux complémentaires sera à la charge de la compagnie et donnera lieu aux prélèvements prévus aux articles 11 et 13 de ladite convention.

ANNEXE XVIII

Conventions avec la Cie du Midi.

A. — Convention du 9 juin 1883.

Article premier. — Le ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, concède à la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, qui accepte, les chemins de fer ci-après :

2° A TITRE DÉFINITIF

. . . .

2° A TITRE ÉVENTUEL ET SOUS LA RÉSERVE DE LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE A INTERVENIR

. . . .

La compagnie s'engage à accepter, en outre, aux conditions de la présente convention, les concessions qui pourront lui être faites, jusqu'à concurrence de cent soixante kilomètres environ, de lignes à désigner par l'administration, la compagnie entendue.

Art. 2. — Le ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, fait abandon à la compagnie des chemins de fer du Midi, qui les accepte, pour les revenus en être perçus au profit de la compagnie et l'exploitation en être faite par elle et à ses frais, à partir du 1er janvier 1884, des lignes de :

. . . .

Art. 3. — La concession des lignes faisant l'objet des deux articles qui précèdent expirera le 31 décembre 1960.

Art. 4. — Le chemin de Perpignan à Prades sera remis à la compagnie des chemins de fer du Midi. . . . .

Art. 5. — Le chemin de Buzy à Laruns sera remis à la compagnie des chemins de fer du Midi. . . . .

Art. 6. — Lors de la remise à la compagnie des chemins de fer du Midi des lignes énoncées à l'article 2 ci-dessus, il sera procédé à la reconnaissance contradictoire de ces lignes et à une évaluation des travaux nécessaires pour les mettre en état. En cas de désaccord sur la désignation ou l'évaluation de ces travaux, il sera prononcé par voie d'arbitrage, chaque partie désignant un arbitre et les deux arbitres choisissant un troisième arbitre. Dans le cas où ils ne pourraient se mettre d'accord sur le choix de ce troisième arbitre, celui-ci sera nommé par le président du tribunal civil de la Seine, sur requête présentée par la partie la plus diligente. Les travaux seront exécutés par la compagnie pour le compte de l'Etat.

Art. 7. — L'Etat exécutera lui-même les travaux d'infrastructure des lignes faisant l'objet de l'article 1er ci-dessus, c'est-à-dire les acquisitions de terrains, les terrassements et les ouvrages d'art des chemins et de leurs stations, ainsi que les maisons de garde et les barrières des passages à niveau. Les projets de tracé et les projets de détail des ouvrages d'art seront communiqués à la compagnie avant d'être définitivement arrêtés par le ministre. Il en sera de même des projets relatifs à l'emplacement et à l'étendue des stations.

La compagnie, de son côté, sera chargée du soin d'exécuter les autres travaux et de pourvoir aux dépenses de fourniture du matériel et de l'outillage de tout genre et des approvisionnements de toute nature nécessaires au service des gares et des trains, à l'entretien de la voie et au service du matériel et de la traction, ainsi que du soin d'exécuter les travaux d'agrandissement et de modification des gares de jonction des lignes faisant l'objet de la présente convention avec celles qui lui sont concédées en vertu des conventions antérieures.

L'ensemble des dépenses d'établissement nécessaires pour l'exploitation des lignes dont il s'agit sera à la charge de l'Etat, sauf le matériel roulant, qui restera à la charge de la compagnie, ainsi que le petit matériel des gares, leur mobilier, leur outillage et les approvisionnements; la compagnie contribuera de plus aux dépenses de la superstructure pour une somme de 25,000 francs par kilomètre.

Les dépenses à rembourser par l'Etat à la compagnie comprennent les frais généraux, les frais de personnel et l'intérêt des capitaux pendant la construction. Ces remboursements, toutefois, pour l'ensemble des lignes faisant l'objet de la présente convention et déduction faite de la contribution de la compagnie spécifiée à l'alinéa précédent, ne pourront, en ce qui concerne les travaux de superstructure, s'élever à plus de quatre-vingt-dix mille francs (90,000 fr.) par kilomètre. Lorsque ce maximum sera dépassé, l'excédent restera à la charge de la compagnie et sera ajouté à sa contribution plus haut mentionnée.

L'exécution, par la compagnie, des travaux de superstructure nécessaires pour la mise en exploitation d'une ligne sera précédée de la livraison à la compagnie des travaux d'infrastructure exécutés par l'Etat. Cette livraison donnera lieu à l'accomplissement des formalités prévues au premier paragraphe de la clause B du cahier des charges supplémentaire annexé à la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859 et à la convention du 10 août 1868 ; postérieurement à ladite livrai-

son, il sera procédé à l'accomplissement des formalités prévues aux autres paragraphes de la clause B et aux clauses C et D du même cahier des charges (1).

La dépense d'infrastructure des doubles voies, sur les points où leur établissement sera nécessaire, restera entièrement à la charge de l'Etat. La dépense de superstructure sera à la charge de la compagnie.

Art. 8. — La compagnie des chemins de fer du Midi devra ouvrir à l'exploitation les sections, comprises entre deux stations principales, des lignes dont les travaux d'infrastructure lui auront été remis par l'Etat de la manière indiquée à l'avant-dernier alinéa de l'article précédent, dans un délai de dix-huit mois à dater de cette remise.

Elle ne sera pas obligée, toutefois, d'ouvrir à l'exploitation, dans le cours d'une même année, une longueur totale de plus de 120 kilomètres des lignes faisant l'objet de l'article 1er de la présente convention et elle se conformera, pour la préférence à donner, à cet effet, à telle ou telle section dont remise lui aura été faite par l'Etat, aux indications du ministre des Travaux publics.

Art. 9. — La compagnie sera remboursée des avances faites par elle à l'Etat pour l'exécution des travaux confiés à ses soins en vertu des dispositions de l'article 7 ci-dessus, en dehors de la contribution mise à la charge de la compagnie par le même article, par le paiement annuel, qui lui sera fait par l'Etat, de l'intérêt et de l'amortissement des emprunts effectués par elle pour subvenir aux dépenses desdits travaux.

Le chiffre de cette annuité sera arrêté, pour chaque exercice, d'après le prix moyen des négociations de l'ensemble des obligations émises par la compagnie dans cet exercice. Ce prix moyen sera établi, déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres et en tenant compte de tous droits à la charge de la compagnie dont ces titres sont ou seront frappés et de tous autres frais quelconques dont la compagnie justifiera, et sera augmenté des frais de service desdites obligations.

(La suite reproduit les alinéas 3 et 4 de l'article 8 de la convention avec le Nord, page 268.)

Art. 10. — Les lignes ajoutées aux concessions de la compagnie par la présente convention et celles qui constituent aujourd'hui son ancien et son nouveau réseau formeront un ensemble régi, tant pour sa construction que pour son exploitation, par les mêmes clauses et conditions et pour lequel il n'y aura désormais, en ce qui concerne les lignes qui auront cessé d'être exploitées au compte de premier établissement, qu'un compte unique de recettes et de dépenses de l'exploitation. Dans ces dernières seront comprises, notamment, les allocations de la compagnie pour les caisses de retraites et de prévoyance et autres institutions de bienfaisance, les impôts, les frais de contrôle et les indemnités pour accidents, pertes, avaries et incendies.

Art. 11. — La compagnie paiera à l'Etat, pendant dix années à compter de 1884 inclus (2), les sommes suivantes, destinées à subvenir aux dépenses que l'Etat aura à effectuer, dans cet intervalle, en vertu de la présente convention, savoir :

(1) Voir le contenu de ces clauses page 287, en note sous l'article 7 de la convention avec l'Orléans ; le texte est le même pour les deux compagnies.

(2) Ce délai a été prorogé jusqu'à l'achèvement des lignes concédées par application de la convention de 1883, par une convention du 20 mai 1897.

En 1884, le dernier jour de chaque trimestre, une somme de huit millions six cent mille francs (8,600,000 fr.) par trimestre ;

Pendant les années suivantes, une somme égale à celle dont le ministre lui aura notifié le montant, au plus tard le 31 décembre de l'année précédente, dans la limite d'un maximum de vingt-deux millions de francs en 1885, 1886 et 1887, vingt-sept millions en 1888, 1889 et 1890, et trente-deux millions pendant les années au delà, la somme ainsi demandée par l'Etat étant payable en deux termes semestriels, à l'échéance du 30 juin et du 31 décembre.

Chacune des sommes payées à l'Etat, en exécution de l'alinéa précédent, sera remboursée par lui à la compagnie, au moyen d'annuités payables par termes semestriels, le 1er janvier et le 1er juillet de chaque année, le premier terme étant exigible à l'expiration du délai de six mois à partir du jour du paiement à l'Etat de la somme à rembourser et le dernier à l'échéance du 1er janvier 1957. Ces annuités seront calculées comme il est dit au deuxième alinéa de l'article 9 ci-dessus.

Seule, la partie de la somme payée par la compagnie à l'Etat pendant l'année 1884, représentant, en capital et intérêts, le solde de la dette contractée par la compagnie envers l'Etat du chef de la garantie d'intérêts stipulée dans les conventions antérieures, restera acquise à l'Etat, moyennant quoi la compagnie sera dûment libérée de cette dette. Les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliqueront qu'au complément de cette somme.

Les intérêts de chaque terme des annuités à payer par l'Etat à la compagnie, en remboursement des sommes dont elle lui a fait l'avance, sont dus de plein droit à la compagnie à partir de l'échéance dudit terme jusqu'au jour du paiement effectif du montant de ce terme.

Art. 12. — Jusqu'au 1er janvier qui suivra l'achèvement de l'ensemble des lignes désignées au paragraphe 1er de l'article 1er ci-dessus, les charges d'intérêts et d'amortissement des obligations émises pour l'exécution de ces lignes et de celles concédées à la compagnie par la convention du 14 décembre 1875 seront payées au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation. En cas d'insuffisance, la compagnie portera le complément de ces charges au compte de premier établissement (1).

Art. 13. — Les dispositions des conventions antérieures concernant la garantie d'intérêt à la charge de l'Etat et le partage des bénéfices sont remplacées, à compter du 1er janvier 1884, par les dispositions suivantes :

La compagnie ne pourra avoir recours à la garantie de l'Etat que dans le cas d'insuffisance du produit net résultant du compte unique d'exploitation, dont il est parlé à l'article 10 ci-dessus, pour faire face aux dépenses suivantes :

1° Les charges effectives, intérêts, amortissement et frais accessoires des emprunts faits par la compagnie jusqu'au 31 décembre de l'année précédente, jusqu'à concurrence de la somme totale (déduction faite des

(1) *Convention du 16 octobre 1890.*

Article premier. — A partir du 1er janvier 1891, les lignes ou sections de lignes désignées au paragraphe 1er de l'article 1er de la convention du 9 juin 1883 et celles concédées à la compagnie du Midi par la convention du 14 décembre 1875, qui seront, à ladite date du 1er janvier 1891, exploitées dans toute leur étendue, seront portées définitivement au compte unique de recettes et de dépenses de l'exploitation prévu par l'article 10 de la convention du 9 juin 1883.

Celles qui seront encore à construire ou en construction seront portées au compte unique d'exploitation à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

subventions), dépensée, jusqu'à cette date, par la compagnie, soit pour frais de rachat de lignes, travaux et dépenses de premier établissement, dépenses d'approvisionnements effectifs dans la limite d'une somme maxima de vingt-cinq millions, travaux et dépenses complémentaires exécutés à toute époque avec approbation du ministre des Travaux publics, soit pour frais généraux, insuffisance de produit net et charges d'intérêt et d'amortissement pendant les périodes d'exploitation au compte de premier établissement, soit enfin pour paiements non remboursables faits ou à faire à l'Etat, en vertu des conventions antérieures et de l'article 11 de la présente convention, et, en général, pour des dépenses dûment justifiées dans les conditions fixées par le décret du 6 mai 1863 ;

2° Une somme de douze millions cinq cent mille francs.

Les excédents qui se produiront seront employés par la compagnie à rembourser à l'Etat, avec intérêts simples à quatre pour cent (4 0/0) l'an, les avances qu'il lui aura faites à titre de garant.

Ces remboursements effectués, la part d'excédent au delà de deux millions cinq cent mille francs sera partagée entre l'Etat et la compagnie, dans le rapport de deux tiers pour l'Etat et un tiers pour la compagnie.

Art. 14. — Sur chacune des lignes désignées aux articles 1er et 2 de la présente convention... *(La suite fixe le nombre de trains obligatoire dans les mêmes termes que l'article 14 de la convention avec le Nord.)*

Art. 15. — *(Engagements pris par la compagnie, pour le cas de réduction ou de suppression de l'impôt sur la grande vitesse, dans des termes identiques à ceux de l'article 15 de la convention avec le Nord, page 271.)*

Art. 16. — Seront comprises au nombre des dépenses à inscrire au compte unique d'exploitation dont il est parlé à l'article 10 ci-dessus les charges résultant des engagements de toute nature que la compagnie pourra contracter, avec l'assentiment du ministre des Travaux publics, vis-à-vis des concessionnaires de chemins de fer reliés avec ces lignes ou en correspondance avec elles.

Seront également comprises dans ledit compte les dépenses et les recettes des correspondances, par voie de terre ou voie maritime, autorisées par le ministre.

Art. 17. — Si le gouvernement exerce le droit, qui lui est réservé par l'article 37 du cahier des charges, de racheter la concession entière, la compagnie pourra demander que toute ligne dont la mise en exploitation remonterait à moins de quinze ans soit évaluée, non d'après son produit net, mais d'après le prix réel de premier établissement.

En outre de l'annuité et des remboursements prévus à l'article 37 du cahier des charges, la compagnie aura droit au remboursement des dépenses complémentaires (autres que celles du matériel roulant remboursables en vertu de l'article 37 précité) exécutées par elle à partir du 1er janvier 1884, avec l'approbation du ministre des Travaux publics, sur toutes les lignes de son réseau, sauf déduction d'un quinzième pour chaque année écoulée depuis la clôture de l'exercice dans lequel auront été effectuées les dépenses.

L'annuité à payer à la compagnie, en vertu de l'article 37 du cahier des charges, ne pourra être inférieure à l'ensemble des sommes mentionnées aux paragraphes 1° et 2° de l'article 13 ci-dessus, déduction faite des charges d'intérêt et d'amortissement des sommes remboursées en exécution de l'alinéa précédent du présent article.

Art. 18, 19 et 20. — *(Fixation des frais de contrôle et des droits d'enre-*

gistrement dans les mêmes conditions que par les articles 18 et 19 de la convention avec le Nord, page 272. — Réduction de la subvention de l'Etat pour une ligne antérieurement concédée.)

B. — Convention du 3 novembre 1896 pour le rachat du canal latéral à la Garonne.

Article premier. — La compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne s'engage vis-à-vis de l'Etat, qui l'accepte, à la condition que celui-ci ait procédé à cette date, au rachat du canal du Midi, à lui rétrocéder, à partir du 1er juillet 1898, le canal latéral à la Garonne, dont la concession se termine le 31 décembre 1960.

Art. 2. — A partir de ce jour, l'Etat, qui se trouvera déjà subrogé, par suite du rachat du canal du Midi, en tous les droits et obligations de la compagnie propriétaire à l'égard de la compagnie des chemins de fer du Midi, sera, en outre, subrogé, sur le canal latéral, d'une façon générale, en tous les droits et obligations quelconques de cette dernière compagnie à l'égard des tiers.

Art. 3. — L'indemnité due à la compagnie des chemins de fer du Midi, pour la rétrocession du canal latéral à la Garonne, à dater du 1er juillet 1898 et jusqu'à la fin de la concession, sera réglée ainsi qu'il suit :

Jusqu'au complet remboursement de la dette du chef de la garantie, le taux d'intérêt des avances faites ou à faire par l'Etat, à la compagnie du Midi, au titre de la garantie, sera réduit de 4 0/0 l'an, chiffre fixé par l'article 13 de la convention du 9 juin 1883, à 3 0/0 l'an.

Art. 4. — La compagnie du Midi conservera à son service, en les nommant au chemin de fer, avec leur traitement actuel, les agents commissionnés du canal latéral attachés au bureau central, à la surveillance de l'entretien (chef de section et conducteurs) ainsi qu'au service de la perception, dont les droits à une pension de retraite ne pourraient être liquidés.

Elle fera de même pour les gardes-éclusiers, cantonniers, pontonniers et barragistes qui sont commissionnés et qui lui en adresseront la demande.

Quant à ceux de ces agents qui préféreront rester en fonctions sur le canal latéral, elle liquidera leurs droits éventuels à la retraite, soit en leur servant une retraite proportionnelle, quand ils auront au moins quinze années de versements effectifs à la caisse des retraites de la compagnie, soit en leur allouant, quand ils auront moins de quinze années de versements, le montant total de leurs retenues et de la dotation correspondante de la compagnie, avec les intérêts aux taux des placements de fonds de la caisse des retraites.

Ce remboursement pourra être versé à la caisse nationale des retraites pour la vieillesse et, à défaut, à une compagnie d'assurances sur la vie, au choix de l'agent, de façon à lui constituer à cinquante-cinq ans une pension de retraite ou une rente viagère.

Art. 5. — L'Etat prendra possession du matériel, mobilier et outillage existant, tant sur le canal latéral que sur le canal du Midi, le 1er juillet 1898. La valeur en sera fixée à l'amiable ou, à défaut, à dire d'experts. Elle sera, après défalcation de l'estimation du mobilier, matériel et outillage pris en charge de l'Etat et de la compagnie propriétaire par la compagnie du Midi, tant au moment de la concession du canal latéral à la Garonne qu'au cours du bail d'affermage du canal du Midi, payée par l'Etat à ladite compagnie du Midi au moyen d'annuités jusqu'à la fin de la concession.

Art. 6. — L'Etat prend à sa charge l'achèvement du bornage du canal latéral, ainsi que les sommes à payer aux usiniers de ce canal en exécution des traités approuvés par décrets.

En retour, il n'aura pas à rembourser à la compagnie du Midi les dépenses faites par elle sur le canal du Midi et dont les intérêts sont portés annuellement au compte des dépenses d'exploitation.

Il en sera de même des autres dépenses effectuées sur le même canal pour constructions et améliorations de divers bâtiments.

Art. 7. — Les dépenses de premier établissement faites par la compagnie du Midi sur le canal latéral à la Garonne, ainsi que celles visées au deuxième paragraphe de l'article précédent, seront ajoutées aux dépenses de premier établissement des lignes comprises dans le compte unique d'exploitation prévu par l'article 10 de la convention du 9 juin 1883.

Art. 8. — La compagnie conservera toutes les sommes à elle dues au moment de l'entrée en jouissance des deux canaux par l'Etat, transports en cours, redevances pour usines et prises d'eau d'irrigation, traités d'affermage, locations, etc.

Art. 9. — Les tarifs maxima applicables sur la ligne de Bordeaux à Cette, les sections de Narbonne à la Nouvelle, de Narbonne à Sallèles-d'Aude et de Moux à la Redorte seront, dès le 1er juillet 1898, fixés pour les marchandises ci-dessous désignées, ainsi qu'il suit :

1° Par expédition de 5,000 kilogrammes ou payant pour le poids :

VINS, CÉRÉALES, FARINES, LÉGUMES SECS, PEAUX DE MOUTON EN LAINE BRUTE, SELS, SOUFRES, DOUELLES ET MERRAINS, BOIS DE CONSTRUCTION, SUCRES, CHAUX ET CIMENTS, SAVONS COMMUNS, PÉTROLES, FOURRAGES ET PAILLES :

Barème applicable sur la ligne de Bordeaux à Cette, ainsi que sur les sections de Narbonne à la Nouvelle, de Narbonne à Sallèles-d'Aude et de Moux à la Redorte (y compris les frais de chargement, de déchargement et de gare, tant au départ qu'à l'arrivée).

De 0 à 50 kilomètres	0'05
De 51 à 100 kilomètres	0 04
De 101 à 250 kilomètres	0 02
De 251 à 400 kilomètres	0 015
Au delà de 400 kilomètres	0 01

2° Par expédition de 2,000 kilogrammes ou payant pour ce poids :

FUTAILLES VIDES

Barème applicable sur la ligne de Bordeaux à Cette, ainsi que sur les sections de Narbonne à la Nouvelle, de Narbonne à Sallèles-d'Aude et de Moux à la Redorte (y compris les frais de chargement, de déchargement et de gare, tant au départ qu'à l'arrivée).

De 0 à 100 kilomètres	0 08
De 101 à 200 kilomètres	0 07
De 201 à 300 kilomètres	0 05
Au delà de 300 kilomètres	0 04

Les tarifs seront appliqués d'office et seront soumis aux conditions d'application des tarifs généraux.

TROISIÈME PARTIE

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ET TRAMWAYS

ANNEXE XIX

Loi du 11 juin 1880.

CHAPITRE PREMIER. — *Chemins de fer d'intérêt local.*

Article premier. — L'établissement des chemins de fer d'intérêt local par les départements ou par les communes, avec ou sans le concours des propriétaires intéressés, est soumis aux dispositions suivantes.

Art. 2. — S'il s'agit de chemins à établir par un département, sur le territoire d'une ou plusieurs communes, le conseil général arrête, après instruction préalable par le préfet et après enquête, la direction de ces chemins, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les conditions nécessaires pour en assurer l'exploitation, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges type approuvé par le Conseil d'Etat, sauf les modifications qui seraient apportées par la convention et la loi d'approbation.

Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, il y aura lieu à l'application des articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871.

S'il s'agit des chemins de fer d'intérêt local à établir par une commune sur son territoire, les attributions confiées au conseil général par le paragraphe 1er du présent article seront exercées par le conseil municipal dans les mêmes conditions et sans qu'il soit besoin de l'approbation du préfet.

Les projets de chemins de fer d'intérêt local départementaux ou communaux, ainsi arrêtés, sont soumis à l'examen du conseil général des ponts et chaussées et du Conseil d'Etat. Si le projet a été arrêté par un conseil municipal, il est accompagné de l'avis du conseil général.

L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par une loi.

Art. 3. — L'autorisation obtenue, s'il s'agit d'un chemin de fer concédé par le conseil général, le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, soumet les projets d'exécution au conseil général, qui statue définitivement.

Néanmoins, dans les deux mois qui suivent la délibération, le ministre

des Travaux publics, sur la proposition du préfet, peut, après avoir pris l'avis du conseil général des ponts et chaussées, appeler le conseil général du département à délibérer de nouveau sur lesdits projets.

Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements et s'il y a désaccord entre les conseils généraux, le ministre statue.

S'il s'agit d'un chemin concédé par un conseil municipal, les attributions exercées par le conseil général, aux termes du paragraphe 1er du présent article, appartiennent au conseil municipal, dont la délibération est soumise à l'approbation du préfet.

Si un chemin de fer d'intérêt local doit emprunter le sol d'une voie publique, les projets d'exécution sont précédés de l'enquête prévue par l'article 29 de la présente loi.

Dans ce cas, sont également applicables les articles 34, 35, 37 et 38 ci-après.

Les projets de détail des ouvrages sont approuvés par le préfet, sur l'avis de l'ingénieur en chef.

Art. 4. — L'acte de concession détermine les droits de péage et les prix de transport que le concessionnaire est autorisé à percevoir pendant toute la durée de sa concession.

Art. 5. — Les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par le cahier des charges sont homologuées par le ministre des Travaux publics, dans le cas où la ligne s'étend sur plusieurs départements et dans le cas de tarifs communs à plusieurs lignes. Elles sont homologuées par le préfet dans les autres cas.

Art. 6. — L'autorité qui fait la concession a toujours le droit :

1° D'autoriser d'autres voies ferrées à s'embrancher sur des lignes concédées ou à s'y raccorder ;

2° D'accorder à ces entreprises nouvelles, moyennant le paiement des droits de péage fixés par le cahier des charges, la faculté de faire circuler leurs voitures sur les lignes concédées ;

3° De racheter la concession aux conditions qui seront fixées par le cahier des charges ;

4° De supprimer ou de modifier une partie du tracé, lorsque la nécessité en aura été reconnue après enquête.

Dans ces deux derniers cas, si les droits du concessionnaire ne sont pas réglés par un accord préalable ou par un arbitrage établi soit par le cahier des charges, soit par une convention postérieure, l'indemnité qui peut lui être due est liquidée par une commission spéciale formée comme il est dit au paragraphe 3 de l'article 11 de la présente loi.

Art. 7. — Le cahier des charges détermine :

1° Les droits et les obligations du concessionnaire pendant la durée de la concession ;

2° Les droits et les obligations du concessionnaire à l'expiration de la concession ;

3° Les cas dans lesquels l'inexécution des conditions de la concession peut entraîner la déchéance du concessionnaire, ainsi que les mesures à prendre à l'égard du concessionnaire déchu.

La déchéance est prononcée, dans tous les cas, par le ministre des Travaux publics, sauf recours au Conseil d'Etat par la voie contentieuse.

Art. 8. — Aucune concession ne pourra faire obstacle à ce qu'il soit accordé des concessions concurrentes, à moins de stipulation contraire dans l'acte de concession.

Art. 9. — A l'expiration de la concession, le concédant est substitué à tous les droits du concessionnaire sur les voies ferrées, qui doivent lui être remises en bon état d'entretien.

Le cahier des charges règle les droits et les obligations du concessionnaire en ce qui concerne les autres objets mobiliers ou immobiliers servant à l'exploitation de la voie ferrée.

Art. 10. — Toute cession totale ou partielle de la concession, la fusion des concessions ou des administrations, tout changement de concessionnaire, la substitution de l'exploitation directe à l'exploitation par concession, l'élévation des tarifs au-dessus du maximum fixé, ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'un décret délibéré en Conseil d'Etat, rendu sur l'avis conforme du conseil général, s'il s'agit des lignes concédées par les départements, ou du conseil municipal, s'il s'agit de lignes concédées par les communes.

Les autres modifications pourront être faites par l'autorité qui a consenti la concession : s'il s'agit de lignes concédées par les départements, elles seront faites par le conseil général statuant conformément aux articles 48 et 49 de la loi du 10 août 1871 ; s'il s'agit de lignes concédées par les communes, elles seront faites par le conseil municipal, dont la délibération devra être approuvée par le préfet.

En cas de cession, l'inobservation des conditions qui précèdent entraîne la nullité et peut donner lieu à la déchéance.

Art. 11. — A toute époque, une voie ferrée peut être distraite du domaine public départemental ou communal et classée par une loi dans le domaine de l'Etat.

Dans ce cas, l'Etat est substitué aux droits et obligations du département ou de la commune, à l'égard des entrepreneurs ou concessionnaires, tels que ces droits et obligations résultent des conventions légalement autorisées.

En cas d'éviction du concessionnaire, si ses droits ne sont pas réglés par un accord préalable ou par un arbitrage établi, soit par le cahier des charges, soit par une convention postérieure, l'indemnité qui peut lui être due est liquidée par une commission spéciale qui fonctionne dans les conditions réglées par la loi du 29 mai 1845. Cette commission sera instituée par un décret et composée de neuf membres, dont trois désignés par le ministre des Travaux publics, trois par le concessionnaire et trois par l'unanimité des six membres déjà désignés ; faute par ceux-ci de s'entendre dans le mois de la notification à eux faite de leur nomination, le choix de ceux des trois membres qui n'auront pas été désignés à l'unanimité sera fait par le premier président et les présidents réunis de la cour d'appel de Paris.

En cas de désaccord entre l'Etat et le département ou la commune, les indemnités ou dédommagements qui peuvent être dus par l'Etat sont déterminés par un décret délibéré en Conseil d'Etat.

Art. 12. — Les ressources créées en vertu de la loi du 21 mai 1836 peuvent être appliquées, en partie, à la dépense des voies ferrées, par les communes qui ont assuré l'exécution de leur réseau subventionné et l'entretien de tous les chemins classés.

Art. 13. — Lors de l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local, l'Etat peut s'engager, — en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses de l'exploitation et cinq pour cent (5 0/0) par an du capital de premier établissement, tel qu'il a été prévu par l'acte de concession, augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par ledit acte, — à subvenir pour partie au paiement de cette insuffisance, à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

La subvention de l'Etat sera formée : 1° d'une somme fixe de cinq

cents francs (500 fr.) par kilomètre exploité ; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de dix mille francs (10,000 fr.) par kilomètre pour les lignes établies de manière à recevoir les véhicules des grands réseaux et de huit mille francs (8,000 fr.) pour les lignes qui ne peuvent recevoir ces véhicules.

En aucun cas, la subvention de l'Etat ne pourra élever la recette brute au-dessus de dix mille cinq cents francs (10,500 fr.) et de huit mille cinq cents francs (8,500 fr.), suivant les cas, ni attribuer au capital de premier établissement plus de cinq pour cent (5 0/0) par an.

La participation de l'Etat sera suspendue, quand la recette brute annuelle atteindra les limites ci-dessus fixées.

Art. 14. — La subvention de l'Etat ne peut être accordée que dans les limites fixées, pour chaque année, par la loi de finances.

La charge annuelle imposée au Trésor en exécution de la présente loi ne peut, en aucun cas, dépasser quatre cent mille francs (400,000 fr.) pour l'ensemble des lignes situées dans un même département.

Art. 15. — Dans le cas où le produit brut de la ligne pour laquelle une subvention a été payée devient suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation et six pour cent (6 0/0) par an du capital de premier établissement, tel qu'il est prévu par l'article 13, la moitié du surplus de la recette est partagée entre l'Etat, le département, ou, s'il y a lieu, la commune, et les autres intéressés, dans la proportion des avances faites par chacun d'eux, jusqu'à concurrence du complet remboursement de ces avances. sans intérêts.

Art. 16. — Un règlement d'administration publique déterminera :

1° Les justifications à fournir par les concessionnaires pour établir les recettes et les dépenses annuelles ;

2° Les conditions dans lesquelles seront fixés, en exécution de la présente loi, le chiffre de la subvention due par l'Etat, le département ou les communes, et, lorsqu'il y aura lieu, la part revenant à l'Etat, au département, aux communes ou aux intéressés, à titre de remboursement de leurs avances sur le produit net de l'exploitation.

Art. 17. — Les chemins de fer d'intérêt local qui reçoivent ou ont reçu une subvention du Trésor peuvent seuls être assujettis envers l'Etat à un service gratuit ou à une réduction du prix des places.

Art. 18. — Aucune émission d'obligations, pour les entreprises prévues par la présente loi, ne pourra avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée par le ministre des Travaux publics, après avis du ministre des Finances.

Il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au montant du capital-actions, qui sera fixé à la moitié au moins de la dépense jugée nécessaire pour le complet établissement et la mise en exploitation de la voie ferrée. Le capital-actions devra être effectivement versé. sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Aucune émission d'obligations ne doit être autorisée avant que les quatre cinquièmes du capital-actions aient été versés et employés en achat de terrans, approvisionneménts sur place ou en dépôt de cautionnement.

Toutefois les concessionnaires pourront être autorisés à émettre des obligations, lorsque la totalité du capital-actions aura été versée, et s'il est dûment justifié que plus de la moitié de ce capital actions a été employée dans les termes du paragraphe précédent ; mais les fonds provenant de ces émissions anticipées devront être déposés à la Caisse

des dépôts et consignations et ne pourront être mis à la disposition des concessionnaires que sur l'autorisation formelle du ministre des Travaux publics.

Les dispositions des paragraphes 2, 3 et 4 du présent article ne seront pas applicables dans le cas où la concession serait faite à une compagnie déjà concessionnaire d'autres chemins de fer en exploitation, si le ministre des Travaux publics reconnaît que les revenus nets de ces chemins sont suffisants pour assurer l'acquittement des charges résultant des obligations à émettre.

Art. 19. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses d'établissement et d'exploitation et les recettes brutes, sera remis tous les trois mois, pour être publié, au préfet, au président de la commission départementale et au ministre des Travaux publics.

Le modèle des documents à fournir sera arrêté par le ministre des Travaux publics.

Art. 20. — Par dérogation aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, le préfet peut dispenser de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie ferrée; il peut également dispenser de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

Art. 21. — La construction, l'entretien et les réparations des voies ferrées avec leurs dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation sont soumis au contrôle et à la surveillance des préfets, sous l'autorité du ministre des Travaux publics.

Les frais de contrôle sont à la charge des concessionnaires. Ils seront réglés par le cahier des charges ou, à défaut, par le préfet, sur l'avis du conseil général, et approuvés par le ministre des Travaux publics.

Art. 22. — Les dispositions de l'article 20 de la présente loi sont également applicables aux concessions de chemins de fer industriels destinés à desservir des exploitations particulières.

Art. 23. — Sur la proposition des conseils généraux ou municipaux intéressés, et après adhésion des concessionnaires, la substitution, aux subventions en capital promises en exécution de l'article 5 de la loi de 1865, de la subvention en annuités stipulée par la présente loi, pourra, par décret délibéré en conseil d'Etat, être autorisée en faveur des lignes d'intérêt local actuellement déclarées d'utilité publique et non encore exécutées.

Ces lignes seront soumises, dès lors, à toutes les obligations résultant de la présente loi.

Il n'y aura pas lieu de renouveler les concessions consenties ou les mesures d'instruction accomplies avant la promulgation de la présente loi, si toutes les formalités qu'elle prescrit ont été observées par avance.

Art. 24. — Toutes les conventions relatives aux concessions et rétrocessions de chemins de fer d'intérêt local, ainsi que les cahiers des charges annexés, ne seront passibles que du droit d'enregistrement fixe d'un franc.

Art. 25. — La loi du 12 juillet 1865 est abrogée.

CHAPITRE II. — *Tramways*.

Art. 26. — Il peut être établi, sur les voies dépendant du domaine public de l'Etat, des départements ou des communes, des tramways ou voies ferrées à traction de chevaux ou de moteurs mécaniques.

Ces voies ferrées, ainsi que les déviations accessoires construites en

dehors du sol des routes et chemins et classées comme annexes, sont soumises aux dispositions suivantes.

Art. 27. — La concession est accordée par l'Etat lorsque la ligne doit être établie, en tout ou en partie, sur une voie dépendant du domaine public de l'Etat.

Cette concession peut être faite aux villes ou aux départements intéressés avec faculté de rétrocession.

La concession est accordée par le conseil général, au nom du département, lorsque la voie ferrée, sans emprunter une route nationale, doit être établie, en tout ou en partie, soit sur une route départementale, soit sur un chemin de grande communication ou d'intérêt commun, ou doit s'étendre sur le territoire de plusieurs communes.

Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, il y aura lieu à l'application des articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871.

La concession est accordée par le conseil municipal, lorsque la voie ferrée est établie entièrement sur le territoire de la commune et sur un chemin vicinal ordinaire ou sur un chemin rural.

Art. 28. — Le département peut accorder la concession à l'Etat ou à une commune avec faculté de rétrocession ; une commune peut agir de même à l'égard de l'Etat ou du département.

Art. 29. — Aucune concession ne peut être faite qu'après une enquête dans les formes déterminées par un règlement d'administration publique et dans laquelle les conseils généraux des départements et les conseils municipaux des communes, dont la voie doit traverser le territoire, seront entendus, lorsqu'il ne leur appartiendra pas de statuer sur la concession.

L'utilité publique est déclarée et l'exécution est autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat, sur le rapport du ministre des Travaux publics, après avis du ministre de l'Intérieur.

Art. 30. — Toute dérogation ou modification apportée aux clauses du cahier des charges type, approuvé par le Conseil d'Etat, devra être expressément formulée dans les traités passés au sujet de la concession, lesquels seront soumis au Conseil d'Etat et annexés au décret.

Art. 31. — Lorsque, pour l'établissement d'un tramway, il y aura lieu à expropriation, soit pour l'élargissement d'un chemin vicinal, soit pour l'une des déviations prévues à l'article 26 de la présente loi, cette expropriation pourra être opérée conformément à l'article 16 de la loi du 21 mai 1836, sur les chemins vicinaux, et à l'article 2 de la loi du 8 juin 1864.

Art. 32. — Les projets d'exécution sont approuvés par le ministre des Travaux publics, lorsque la concession est accordée par l'Etat.

Les dispositions de l'article 3 sont applicables, lorsque la concession est accordée par un département ou par une commune.

Art. 33. — Les taxes perçues dans les limites du maximum fixé par l'acte de concession sont homologuées par le ministre des Travaux publics, dans le cas où la concession est faite par l'Etat, et par le préfet dans les autres cas.

Art. 34. — Les concessionnaires de tramways ne sont pas soumis à l'impôt des prestations établi par l'article 3 de la loi du 21 mai 1836, à raison des voitures et des bêtes de trait exclusivement employées à l'exploitation du tramway.

Les départements ou les communes ne peuvent exiger des concessionnaires une redevance ou un droit de stationnement qui n'aurait pas été stipulé expressément dans l'acte de concession.

Art. 35. — A l'expiration de la concession, l'administration peut exiger

que les voies ferrées qu'elle avait concédées soient supprimées en tout ou en partie et que les voies publiques et leurs déviations lui soient remises en bon état de viabilité aux frais du concessionnaire.

Art. 36. — Lors de l'établissement d'un tramway desservi par des locomotives et destiné au transport des marchandises en même temps qu'au transport des voyageurs, l'Etat peut s'engager, — en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation et cinq pour cent (5 0/0) par an du capital d'établissement tel qu'il a été prévu par l'acte de concession et augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par ledit acte, — à subvenir, pour partie, au paiement de cette insuffisance, à condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou par la commune, avec ou sans le concours des intéressés.

La subvention de l'Etat sera formée : 1° d'une somme fixe de cinq cents francs (500 fr.) par kilomètre exploité ; 2° du quart de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de six mille francs (6,000 fr.) par kilomètre.

En aucun cas, la subvention de l'Etat ne pourra élever la recette brute au-dessus de six mille cinq cents francs (6,500 fr.), ni attribuer au capital de premier établissement plus de cinq pour cent (5 0/0) par an.

La participation de l'Etat sera suspendue de plein droit, quand les recettes brutes annuelles atteindront la limite ci-dessus fixée.

Art. 37. — La loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, est applicable aux tramways, à l'exception des articles 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10.

Art. 38. — Un règlement d'administration publique déterminera les mesures nécessaires à l'exécution des dispositions qui précèdent et notamment :

1° Les conditions spéciales auxquelles doivent satisfaire, tant pour leur construction que pour la circulation des voitures et des trains, les voies ferrées dont l'établissement sur le sol des voies publiques aura été autorisé ;

2° Les rapports entre le service de ces voies ferrées et les autres services intéressés.

Art. 39. — Sont applicables aux tramways les dispositions des articles 4, 6 à 12, 14 à 19, 21 et 24 de la présente loi.

ANNEXE XX

Décret du 13 mai 1881 portant règlement d'administration publique sur la forme des enquêtes, en matière de chemins de fer d'intérêt local et de tramways (articles 3 et 29 de la loi du 11 juin 1880).

Article premier. — Les demandes tendant à établir des voies ferrées, à traction de chevaux ou de moteurs mécaniques, sur les voies dépendant du domaine public, sont adressées :

Au ministre des Travaux publics, lorsque la concession doit, conformément à l'article 27 de la loi susvisée, être accordée par l'Etat ;

Au préfet, lorsqu'elle doit être accordée par le conseil général ;

Au maire, lorsqu'elle peut l'être par le conseil municipal.

Art. 2. — La demande doit être accompagnée d'un avant-projet comprenant :

1° Un extrait de carte à l'échelle de 1/80,000e ;

2° Un plan général des voies publiques empruntées, ainsi que des déviations proposées, à l'échelle de 1/10,000e, avec indication des constructions qui bordent ces voies publiques, des chemins publics ou particuliers qui s'en détachent, des plantations et des ouvrages d'art qui en dépendent ; on désignera sur ce plan, au moyen de teintes conventionnelles, les sections du tramway que l'on projette de construire avec simple ou avec double voie et celles qui seraient établies avec rails encastrés dans la chaussée et plate-forme accessible à la circulation des voitures ordinaires, ou avec rails saillants et plate-forme non praticable pour les voitures ordinaires ; on indiquera aussi les emplacements des stations, haltes, garages, et, en général, de toutes les dépendances du tramway ;

3° Un profil en long à l'échelle de 1/5000e pour les longueurs et de 1/1000e pour les hauteurs, indiquant, au moyen d'un trait et de cotes noires, les déclivités de la voie pubique existante et, au moyen d'un trait et de cotes rouges, celles de la voie ferrée, ainsi que les déviations projetées ;

4° Des profils en travers types, à l'échelle de deux centimètres (0m,02) pour mètre, indiquant les dispositions de la plate-forme de la voie ferrée avec le gabarit du matériel roulant, coté de dehors en dehors, de toutes les saillies latérales que ce matériel comporte; ces profils en travers devant s'appliquer soit au cas où la plate-forme de la voie ferrée resterait accessible et praticable pour les voitures ordinaires, soit au cas où la plate-forme de la voie ferrée ne devrait pas être accessible à la circulation des voitures ordinaires ;

5° Un plan à l'échelle de cinq millimètres (0m,005) pour mètre de chacune des traverses suivies par le tramway.

Ce dernier plan sera dressé dans la forme des plans d'alignement des traverses.

Il indiquera les propriétés bâties en bordure, avec les noms des propriétaires.

Les caniveaux et les trottoirs y seront tracés exactement.

La zone qui doit être occupée par la circulation du matériel roulant du tramway (toutes saillies latérales comprises) sera limitée au moyen de deux traits bleus et cette zone sera recouverte d'une teinte bleue.

Des cotes en nombre suffisant serviront à indiquer, notamment dans les parties étroites, la largeur de la zone qui serait affectée à la circulation du matériel du tramway, la largeur de chacune des parties latérales de la chaussée qui resteraient libres entre la zone teintée en bleu comme il est dit ci-dessus et les bordures des trottoirs, ainsi que la largeur de chaque trottoir ou les largeurs qui seraient comprises entre la même zone et les façades des constructions.

Art. 3. — A l'avant-projet sera joint un mémoire descriptif indiquant le but de l'entreprise, les avantages qu'on peut s'en promettre et les dépenses qu'elle entraînera.

On y annexera le tarif des droits dont le produit serait destiné à couvrir les frais des travaux projetés.

Les données suivantes seront relatées dans un chapitre spécial du mémoire descriptif :

1° Le genre de service auquel le tramway serait affecté : voyageurs seulement, voyageurs et messageries ou voyageurs et marchandises ;

2° Le mode d'exploitation projeté : avec arrêts seulement à certaines gares et haltes déterminées, — ou bien avec arrêts en pleine voie, à l'effet de prendre et de laisser sur tous les points du parcours les voyageurs et les marchandises d'une certaine catégorie (sous réserve de l'observation des règlements de police à intervenir), indépendamment des stationnements aux gares et haltes indiquées ;

3° Le minimum du rayon des courbes suivant lesquelles la voie ferrée serait tracée ;

4° Le maximum des déclivités des rampes et pentes de la voie ferrée ;

5° Le mode de traction qui serait employé ;

6° Le maximum de largeur du matériel roulant, toutes saillies latérales comprises ;

7° Les dispositions qui seraient proposées à l'effet de maintenir l'accès des chemins publics ou particuliers, ainsi que des maisons riveraines ;

8° Le minimum de la distance qui séparera la zone affectée au tramway des façades des propriétés riveraines situées en rase campagne ou de l'arête extérieure de l'accotement des voies publiques ;

9° Le maximum de la longueur des trains ;

10° Le maximum de la vitesse des trains ;

11° Le nombre minimum des trains qui seront mis chaque jour à la disposition du public.

Art. 4. — Après instruction, la demande est soumise à l'autorité qui doit faire la concession et celle-ci décide s'il y a lieu de procéder à l'enquête.

Quand cette autorité a décidé que l'enquête doit avoir lieu, le préfet prend un arrêté pour fixer le jour et les lieux où l'enquête sera ouverte et pour nommer les membres de la commission, le tout conformément aux règles ci-après.

Cet arrêté est affiché dans toutes les communes de chacun des cantons que la ligne doit traverser.

Art. 5. — La commission d'enquête se compose de sept membres au moins et de neuf au plus, pris parmi les principaux propriétaires de terres, de bois, de mines, les négociants et les chefs d'établissements industriels.

Si la ligne ne doit pas sortir des limites d'une commune, la commission se réunit à la mairie de cette commune; si elle traverse plusieurs communes d'un même arrondissement, la commission se réunit à la sous-préfecture de cet arrondissement ; si elle traverse plusieurs arrondissements d'un même département, la commission siège à la préfecture ; si elle traverse deux ou plusieurs départements, il est nommé une commission par département et chacune d'elles siège à la préfecture.

La commission désigne elle-même son président et son secrétaire.

Art. 6. — Les pièces indiquées aux articles 2 et 3 ainsi que des registres destinés à recevoir les observations auxquelles peut donner lieu l'entreprise projetée restent déposés pendant un mois à la mairie de chaque chef-lieu de canton que la ligne doit traverser, ou à la mairie de la commune, si la ligne ne sort pas du territoire d'une commune.

En outre, le plan de chaque traverse mentionnée au n° 5 de l'article 2 est déposé pendant le même temps avec un registre spécial à la mairie de la commune traversée.

Les pièces ci-dessus indiquées sont fournies par le demandeur en concession et à ses frais.

Art. 7. — A l'expiration du délai ci-dessus fixé, la commission d'enquête se réunit sur la convocation du préfet, du sous-préfet ou du maire, suivant le lieu où elle doit siéger ; elle examine les déclarations consignées aux registres de l'enquête, entend les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines employés dans le département et, après avoir recueilli, auprès de toutes les personnes qu'elle juge utile de consulter, les renseignements dont elle croit avoir besoin, elle donne son avis motivé tant sur l'utilité de l'entreprise que sur les diverses questions qui ont été posées par l'administration ou soulevées au cours de l'enquête.

Ces diverses opérations, dont elle dresse procès-verbal, doivent être terminées dans un délai de quinze jours.

Art. 8. — Aussitôt que le procès-verbal de la commission d'enquête est clos et, au plus tard, à l'expiration du délai fixé en vertu de l'article précédent, le président de la commission transmet ledit procès-verbal au préfet avec les registres et les autres pièces.

Art. 9. — Les chambres de commerce et à défaut les chambres consultatives des arts et manufactures des villes intéressées à l'exécution des travaux sont appelées par le préfet à délibérer et à exprimer leur opinion sur l'utilité et la convenance de l'entreprise.

Les procès-verbaux de leurs délibérations doivent être remis au préfet avant l'expiration du délai fixé dans l'article 7.

Art. 10. — Les conseils généraux des départements et les conseils municipaux des communes, dont la voie projetée doit traverser le territoire, convoqués au besoin en session extraordinaire, sont appelés à délibérer et à émettre leur avis sur les mêmes objets, lorsqu'il ne leur appartient pas de statuer sur la concession.

Art. 11. — Lorsque toutes les formalités prescrites par les articles précédents ont été remplies, ainsi que celles qui peuvent être nécessaires aux termes des lois et règlements sur les travaux mixtes, le préfet adresse dans le plus bref délai possible le dossier complet, avec l'avis des ingénieurs et son avis particulier, à l'autorité qui doit donner la concession ; il joint à ce dossier le projet du cahier des charges de la concession.

Art. 12. — Les dispositions qui précèdent sont applicables aux chemins de fer d'intérêt local qui doivent emprunter le sol de voies publiques sur une partie de leur parcours.

Les avant-projets et mémoires descriptifs de ces lignes de chemin de fer sont complétés conformément aux articles 2 et 3 du présent décret et au paragraphe 5 de l'article 3 de la loi susvisée, pour ce qui concerne les sections à poser sur les voies publiques.

L'enquête faite dans les formes ci-dessus sert pour faire déclarer l'utilité publique de l'entreprise et pour en faire autoriser l'exécution tant sur le sol des routes et chemins qu'en dehors des voies publiques.

Art. 13. — Le ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* et inséré au *Bulletin des lois*.

ANNEXE XXI

Décret du 6 août 1881, modifié par le décret du 13 février 1900, portant règlement d'administration publique pour l'établissement et l'exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques (art. 38 de la loi du 11 juin 1880).

Titre premier. — *Construction.*

Article premier. — *Projet d'exécution.* — Aucun travail ne peut être entrepris pour l'établissement d'une voie ferrée sur le sol de voies publiques qu'avec l'autorisation de l'administration compétente donnée sur le vu des projets d'exécution.

Chaque projet d'exécution comprend l'extrait de carte, le plan général, le profil en long, les profils en travers types et les plans de traverses dont la production est exigée par l'article 2 du règlement d'administration publique du 18 mai 1881, — ces documents dressés dans la forme prescrite par l'article précité et dûment complétés ou rectifiés d'après les résultats de l'instruction à laquelle l'avant-projet a été soumis.

Le projet d'exécution comprend en outre :

1° Des profils en travers à l'échelle de 5 millimètres pour mètre, relevés en nombre suffisant, principalement dans les traverses et dans les parties où les voies publiques empruntées n'ont pas la largeur et le profil normal ;

2° Un devis descriptif dans lequel sont reproduites, sous forme de tableau, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long ;

3° Un mémoire dans lequel toutes les dispositions essentielles du projet sont justifiées.

Dans le cas où les travaux ne sont pas exécutés par le département, les projets d'exécution sont remis au préfet en deux expéditions.

L'une de ces expéditions est rendue au concessionnaire, ou à la commune, si c'est elle qui exécute les travaux, revêtue de l'approbation qui aura été donnée, suivant les cas, soit par le ministre des Travaux publics, soit par le préfet, en se conformant à la décision de l'autorité compétente, et l'autre expédition demeurera entre les mains du préfet.

Lorsque les travaux sont exécutés par le département ou la commune pour être remis ensuite à un exploitant, les projets sont communiqués à ce dernier avant toute approbation, pour qu'il puisse fournir ses observations.

Les projets comprenant des déviations en dehors du sol des routes et chemins sont soumis à l'approbation du ministre des Travaux publics, pour ce qui concerne la grande voirie et les cours d'eau, et ne peuvent être adoptés par l'autorité qui a donné la concession que sous la réserve des décisions prises ou à prendre par le ministre des Travaux publics sur les objets qui précèdent.

Avant comme pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugerait utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'avec l'approbation de l'autorité qui a revêtu de sa sanction les dispositions à modifier.

De son côté, l'administration pourra ordonner d'office les modifica-

tions dont l'expérience ou les changements à opérer sur la voie publique feraient reconnaître la nécessité.

En aucun cas, ces modifications ne pourront donner lieu à indemnité.

Art. 2. — *Bureaux d'attente et de contrôle, égouts, etc.* — La position des bureaux d'attente et de contrôle qui peuvent être autorisés sur la voie publique, celle des égouts, de leurs bouches et regards, et les conduites d'eau et de gaz, doivent être indiquées sur les plans présentés par le concessionnaire, ainsi que tout ce qui serait de nature à influer sur la position de la voie ferrée et sur le bon fonctionnement de divers services qui peuvent en être affectés.

Art. 3. — *Voies doubles et gares d'évitement.* — Le projet d'exécution indique le nombre des voies à établir sur les différentes sections des lignes concédées, ainsi que le nombre et la disposition des gares d'évitement.

Art. 4. — *Largeur de la voie. Gabarit du matériel. Entre-voie.* — La largeur de la voie est fixée pour chaque concession par le cahier des charges.

La largeur et la hauteur maxima des caisses des véhicules, ainsi que de leurs chargements, et la largeur extrême occupée par le matériel roulant, y compris toutes saillies, sont fixées par le cahier des charges.

Dans les parties à plusieurs voies, la largeur de chaque entrevoie est telle qu'il reste un intervalle libre d'au moins cinquante centimètres ($0^{m},50$) entre les parties les plus saillantes de deux véhicules qui se croisent.

Art. 5. — *Etablissement de la voie ferrée. Largeur réservée à la circulation publique.* — L'autorité qui a fait la concession détermine les sections de la ligne où la voie sera établie au niveau de la chaussée, avec rails noyés, en restant accessible et praticable pour les voitures ordinaires, et celles où elle sera placée sur un accotement praticable pour les piétons, mais interdit aux voitures ordinaires.

Le cahier des charges de chaque concession détermine les largeurs qui doivent être réservées pour la libre circulation sur la voie publique, de telle façon que le croisement de deux voitures soit toujours assuré, l'une de ces deux voitures pouvant être le véhicule du tramway dans le premier des deux cas considérés ci-dessus.

Les dispositions prescrites doivent d'ailleurs assurer dans tous les cas la sécurité du piéton qui circule sur la voie publique et celle du riverain dont les bâtiments sont en façade sur cette voie.

Si l'emplacement occupé par la voie ferrée reste accessible et praticable pour les voitures ordinaires, les rails sont à gorge ou accompagnés de contre-rails ; la largeur des vides ou ornières ne peut excéder vingt-neuf millimètres ($0^{m},029$) dans les parties droites et trente-cinq millimètres ($0^{m},035$) dans les parties courbes. Les voies ferrées sont posées au niveau de la chaussée, sans saillie ni dépression sur le profil normal de celle-ci.

Toutefois, l'administration peut, à titre révocable, dispenser le concessionnaire de poser des rails à gorge ou des contre-rails sur tout ou partie des voies publiques dont le sol est emprunté par la voie ferrée.

Art. 6. — *Parties de routes à modifier. Traversées à niveau. Accès des propriétés riveraines.* — Le concessionnaire fournit, sur les points qui lui sont indiqués, des emplacements pour le dépôt des matériaux d'entretien qui trouvaient place auparavant sur l'accotement occupé par la voie ferrée.

Lorsque, pour maintenir la voie de fer dans les limites de courbure

et de déclivité fixées par le cahier des charges, ou pour maintenir le fonctionnement des services intéressés (article 2), on doit faire subir quelques modifications à l'état de la voie publique, le concessionnaire exécute tous les travaux, soit à ses frais, soit avec le concours des services intéressés, s'il y a lieu, conformément aux projets approuvés par l'administration.

Il opère pareillement les élargissements qui sont indispensables afin de restituer à la voie publique la largeur exigée en vertu de l'article précédent.

Il doit maintenir l'accès à la voie publique des voitures ordinaires, au droit des chemins publics et particuliers ainsi que des entrées charretières qui seraient interceptées par la voie de fer. La traversée des routes et des chemins publics ou particuliers est opérée à niveau, sans que le rail forme saillie ou dépression sur la surface de ces chemins.

Le concessionnaire doit d'ailleurs prendre les dispositions nécessaires pour faciliter l'exécution des travaux qui sont prescrits ou autorisés par l'administration afin de créer de nouveaux accès, soit aux chemins publics et particuliers, soit aux propriétés riveraines.

Art. 7. — *Déviations à construire en dehors du sol des routes et chemins.* — Les déviations à construire en dehors du sol des routes et chemins et à classer comme annexes sont établies conformément aux dispositions arrêtées par l'autorité compétente.

Art. 8. — *Ecoulement des eaux. Rétablissement des communications.* — Le concessionnaire est tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant la durée de la concession, les écoulements d'eau qui seraient arrêtés, suspendus ou modifiés par ses travaux.

Il rétablit de même les communications publiques ou particulières que l'exécution de ses travaux l'oblige à modifier momentanément.

Art. 9. — *Exécution des travaux.* — La démolition des chaussées et l'ouverture des tranchées pour la pose et l'entretien de la voie ferrée sont effectuées avec célérité et avec toutes les précautions convenables. Les chaussées doivent être remises dans le meilleur état.

Les travaux sont conduits de manière à ne pas compromettre la liberté et la sûreté de la circulation. Toute fouille restant ouverte sur le sol des voies publiques, ainsi que tout dépôt de matériaux, est éclairée et gardée au besoin pendant la nuit, jusqu'à ce que la voie publique soit débarrassée et rendue conforme au profil normal du projet.

Art. 10. — *Gares et stations.* — Le cahier des charges indiquera si le tramway devra s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs ou des marchandises sur tous les points du parcours, ou si, au contraire, il ne s'arrêtera qu'à des gares, stations ou haltes désignées, ou si enfin les deux modes d'exploitation seront combinés.

Dans ces deux derniers cas, si les gares, stations et haltes n'ont pas été déterminées par le cahier des charges, elles le seront lors de l'approbation des projets définitifs par l'autorité concédante, sur la proposition du concessionnaire et après enquête.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires d'accord entre l'autorité concédante et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale dans les formes prescrites par le règlement d'administration publique du 18 mai 1881 et l'emplacement en sera définitivement arrêté par le préfet, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu ; si la sécurité l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire

l'établissement de nouvelles gares d'évitement ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire est tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet le projet des gares, stations ou haltes, lequel se compose :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1/100 ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet sont justifiées.

Art. 11. — *Indemnités de terrains et de dommages.* — Tous les terrains nécessaires pour l'établissement de la voie ferrée et de ses dépendances en dehors du sol des routes et chemins, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement peut donner lieu, sont achetés et payés par le concessionnaire, à moins que l'autorité qui fait la concession n'ait pris l'engagement de fournir elle-même les terrains.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, sont supportées et payées par le concessionnaire.

Art. 12. — *Droits conférés au concessionnaire.* — L'entreprise étant d'utilité publique, le concessionnaire est investi, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport ou le dépôt des terres, matériaux, etc., et il demeure en même temps soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

Art. 13. — *Servitudes militaires.* — Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon des servitudes des enceintes fortifiées, le concessionnaire est tenu, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

Art. 14. — *Mines.* — Si la voie ferrée traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, le ministre des Travaux publics détermine les mesures à prendre pour que l'établissement de cette voie ne nuise pas à l'exploitation de la mine et, réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence de la voie ferrée.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, en raison de la traversée de la voie ferrée, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine sont à la charge du concessionnaire de la voie ferrée.

Art. 15. — *Carrières.* — Si la voie ferrée s'étend sur des terrains renfermant des carrières ou les traverse souterrainement, elle ne peut être livrée à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées.

Le ministre des Travaux publics détermine la nature et l'étendue des travaux qu'il convient d'entreprendre à cet effet et qui sont d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais du concessionnaire.

Art. 16. — *Contrôle et surveillance des travaux.* — Les travaux sont soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du ministre des Travaux publics.

Ce contrôle et cette surveillance ont pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le présent règlement et de celles qui résultent soit des cahiers des charges, soit des projets approuvés.

Art. 17. — *Réception des travaux.* — A mesure que les travaux sont terminés sur des parties de voie ferrée susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il est procédé à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le préfet désigne.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le préfet autorise, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit ; après cette autorisation, le concessionnaire peut mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes déterminées par le cahier des charges. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviennent définitives que par la réception générale de la voie ferrée, laquelle est faite dans la même forme que les réceptions partielles.

Art. 18. — *Bornage et plan cadastral des parties en déviation.* — Immédiatement après l'achèvement des travaux et au plus tard six mois après la mise en exploitation de la ligne ou de chaque section, le concessionnaire doit faire faire à ses frais un bornage contradictoire avec chaque propriétaire riverain, en présence du préfet ou de son représentant, ainsi qu'un plan cadastral des parties de la voie ferrée et de ses dépendances qui sont situées en dehors du sol des routes et chemins. Il fait dresser également à ses frais, et contradictoirement avec les agents désignés par le préfet, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui ont été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas est dressée aux frais du concessionnaire et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par le concessionnaire postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviennent partie intégrante de la voie ferrée, donnent lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires et sont ajoutés sur le plan cadastral ; addition est également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II. — *Entretien et exploitation.*

Art. 19. — *Entretien.* — La voie ferrée et tout le matériel qui en dépend doivent être constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donnent lieu les réparations ordinaires et extraordinaires de la voie ferrée sont à la charge du concessionnaire.

Sur les sections à rails noyés où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires, l'entretien du pavage ou de l'empierrement de la surface affectée à la circulation du tramway est réglé, pour chaque concession, par le cahier des charges, qui indique le service chargé d'exécuter cet entretien, ainsi que la répartition des dépenses.

Sur les sections où la voie ferrée n'est pas accessible aux voitures ordinaires, l'entretien comprend la surface entière des voies, augmentée d'une zone d'un mètre ($1^{m},00$), qui sera mesurée à partir de chaque rail extérieur.

Si la voie ferrée et les parties de la voie publique dont l'entretien est confié au concessionnaire ne sont pas constamment entretenues en bon état, il y est pourvu d'office à la diligence du préfet et aux frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 41.

Le montant des avances faites est recouvré au moyen de rôles que le préfet rend exécutoires.

Art. 20. — *Du matériel employé à l'exploitation.* — Le matériel roulant qui est mis en circulation sur la voie ferrée doit passer librement dans le gabarit, dont les dimensions sont fixées conformément aux dispositions de l'article 4 du présent règlement.

La traction est opérée conformément aux clauses de la concession.

Art. 21. — *Machines locomotives à vapeur.* — Les machines locomotives à vapeur sont construites sur les meilleurs modèles ; elles doivent satisfaire aux prescriptions des articles 7, 8, 9, 11 et 15 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et, pour ce qui concerne spécialement leur générateur, aux dispositions du décret du 30 avril 1880.

Les types des machines employées, leur poids et leur maximum de charge par essieu doivent être approuvés par le préfet, sur l'avis du service du contrôle, eu égard aux besoins de l'exploitation et à la composition ainsi qu'à l'état de la voie.

Les machines et les tenders doivent être munis de frein à main.

Les moyens de freinage des machines et tenders doivent être assez puissants pour que, lancées avec une vitesse de vingt kilomètres (20 kil.) à l'heure, sur des rails secs et propres et sur une voie en palier, les machines puissent être arrêtées sur un espace de vingt mètres (20^{m}) au plus, à partir du moment où le serrage est ordonné.

Les locomotives à feu ne doivent donner aucune odeur et ne doivent répandre, sur la voie publique, ni flammèches, ni escarbilles, ni cendres, ni fumée, ni eau excédante, le concessionnaire étant expressément responsable de tout incendie causé par l'emploi des machines à feu, soit sur la voie publique, soit dans les propriétés riveraines.

Aucune locomotive ne peut être mise en service qu'en vertu d'un permis spécial de circulation délivré par le préfet, sur la proposition du service du contrôle, après accomplissement des formalités prescrites pour les locomotives de chemins de fer et après vérification de l'efficacité des moyens de freinage.

Art. 22. — *Autres moteurs mécaniques.* — Les machines fixes et les machines locomotives de tout autre système que la machine locomotive à vapeur munie d'un foyer doivent satisfaire aux prescriptions spéciales arrêtées par le ministre des Travaux publics.

S'il est fait usage de l'énergie électrique pour la traction, l'étude et l'exécution des projets, ainsi que l'exploitation de la ligne concédée, sont soumises à l'accomplissement de toutes les formalités et à toutes les conditions prescrites par les lois, décrets et règlements concernant les installations électriques.

Art. 23. — *Voitures et wagons.* — Les voitures de voyageurs doivent satisfaire aux prescriptions des articles 8, 9, 12, 13, 14 et 15 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846. Elles sont suspendues sur ressorts. Elles peuvent être à deux étages, lorsque la largeur de la voie n'est pas inférieure à 1 mètre.

L'étage inférieur est complètement couvert, garni de banquettes avec dossiers, fermé à glaces au moins pendant l'hiver, muni de rideaux et éclairé pendant la nuit; l'étage supérieur est garni de banquettes avec dossiers ; on y accède au moyen d'escaliers qui sont accompagnés, ainsi que les couloirs latéraux donnant accès aux places, de garde-corps solides d'au moins un mètre dix centimètres (1m10) de hauteur effective.

Sur les voies ferrées où la traction est opérée au moyen de locomotives, l'étage supérieur est couvert et protégé à l'avant et à l'arrière par des cloisons.

Les dossiers et les banquettes doivent être inclinés et les dossiers sont élevés à la hauteur des épaules des voyageurs.

Il peut y avoir des places de plusieurs classes ; la disposition particulière des places de chaque classe est conforme aux prescriptions arrêtées par le préfet.

Les wagons destinés au transport des marchandises, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant sont de bonne et solide construction et satisfont aux prescriptions des articles 8, 9 et 15 de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846.

Chaque voiture sans exception est munie de freins. Ces freins doivent être assez puissants pour que, en joignant leur action à celle des moyens de freinage de la machine, les trains lancés avec une vitesse de vingt kilomètres (20 kil.) à l'heure, sur des rails secs et propres et sur une voie en palier, puissent être arrêtés sur un espace de vingt mètres (20m) au plus, à partir du moment où le serrage est ordonné.

Le préfet, après avis du service du contrôle et le concessionnaire entendu, peut prescrire l'emploi de freins continus et même automatiques.

Art. 24. — *Entretien du matériel roulant.* — Le matériel roulant et tout le matériel servant à l'exploitation sont constamment maintenus dans un bon état d'entretien et de propreté.

Si le matériel dont il s'agit n'est pas entretenu en bon état, il y est pourvu d'office, à la diligence du préfet et aux frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, des dispositions indiquées ci-après dans l'article 41.

Art. 25. — *Règles d'exploitation applicables à tous les services de tramways. — Gardiennage et signaux.* — Le concessionnaire est tenu de prendre à ses frais, partout où la nécessité en aura été reconnue par le préfet, sur l'avis du service du contrôle, et eu égard au mode d'exploitation employé, les mesures nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité du passage des voitures et des trains sur la voie ferrée et celle de la circulation ordinaire sur les routes et chemins que suit ou traverse la voie ferrée.

Art. 26. — *Idem. — Ateliers de réparation de la voie.* — Lorsqu'un atelier de réparation est établi sur une voie, des signaux doivent indiquer si l'état de la voie ne permet pas le passage des voitures ou des trains, ou s'il suffit d'en ralentir la marche.

Art. 27. — *Eclairage des voitures ou des trains.* — Toute voiture isolée ou tout train porte extérieurement un feu blanc à l'avant et un feu rouge à l'arrière. Les fanaux sont à réflecteurs ; ils sont allumés au coucher du soleil et ne peuvent être éteints avant son lever.

Art. 28. — *Idem. — Transport de matières dangereuses.* — Il est interdit d'admettre dans les convois qui portent des voyageurs aucune

matière pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies, sauf les exceptions autorisées par le ministre des Travaux publics.

Le transport de ces matières est réglé par le préfet, sous l'autorité du ministre des Travaux publics.

Art. 29. — *Service des tramways à traction de chevaux.* — Le cocher doit avoir l'appareil de manœuvre du frein sous la main ; il doit porter son attention sur l'état de la voie, sur l'approche des voitures ordinaires ou des troupeaux et ralentir ou même arrêter la marche en cas d'obstacles, suivant les circonstances; il doit se conformer aux signaux de ralentissement ou d'arrêt qui lui sont faits par les gardiens et ouvriers de la voie.

Le cocher est muni d'une trompe, ou d'un cornet, ou de tout autre instrument du même genre, afin de signaler son approche.

Dans les tramways à service de voyageurs, le cocher doit se trouver en communication, au moyen d'un signal d'arrêt, soit avec le receveur, soit avec les voyageurs dans les voitures où il n'y a pas de receveur.

Art. 30. — *Service des tramways à traction mécanique. — Composition des trains.* — Sur les lignes de tramway à traction mécanique, la longueur des trains ne peut dépasser soixante mètres (60^{m}). Sous la réserve de cette condition, qui est de rigueur, tout convoi ordinaire de voyageurs doit contenir des voitures ou des compartiments de toutes classes en nombre suffisant pour le service du public.

Les machines et voitures entrant dans la composition de tous les trains sont liées entre elles par des attaches rigides, avec ressorts.

Art. 31. — *Machines.* — Les machines sont placées en tête des trains. Il ne peut être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres à exécuter dans les stations ou pour le cas de secours : dans ces cas spéciaux, la vitesse ne doit pas dépasser cinq kilomètres à l'heure.

Les trains sont remorqués par une seule machine, sauf à la montée des rampes de forte inclinaison ou en cas d'accident.

Il est, dans tous les cas, interdit d'atteler simultanément plus de deux machines à un train ; la machine placée en tête règle la marche du train, dont la vitesse ne doit jamais dépasser dix kilomètres (10 kil.) à l'heure dans le cas d'un double attelage.

Art. 32. — *Personnel des trains.* — Chaque machine à feu est conduite par un mécanicien et un chauffeur.

Il ne peut être employé que des mécaniciens agréés par le préfet, sur le rapport du service du contrôle.

Le chauffeur doit être capable d'arrêter la machine en cas de besoin.

Chaque train est accompagné, en outre, du nombre de conducteurs gardes-freins qui sera jugé nécessaire ; il y a d'ailleurs, en tout cas, sur la dernière voiture, un conducteur qui est mis en communication avec le mécanicien.

Lorsqu'il y a plusieurs conducteurs dans un train, l'un d'eux doit avoir autorité sur les autres.

Pour les voitures isolées, ou pour les trains dont tous les véhicules sont munis de freins continus, le ministre des Travaux publics peut autoriser la suppression du chauffeur, sous la réserve que le conducteur chef du train puisse toujours accéder à la machine et soit en état de l'arrêter en cas de besoin.

Avant le départ du train, le mécanicien s'assure si toutes les parties de la locomotive sont en bon état et, particulièrement, si les moyens

de freinage dont il dispose fonctionnent convenablement. Il ne doit mettre le train en marche que lorsque le conducteur chef du train a donné le signal du départ.

En marche, le mécanicien doit porter son attention sur l'état de la voie, sur l'approche des voitures ordinaires ou des troupeaux, et ralentir ou même arrêter en cas d'obstacles, suivant les circonstances ; il doit se conformer aux signaux qui lui sont faits par les gardiens et ouvriers de la voie.

Cet agent signale l'approche du train au moyen d'une trompe, d'une cloche, ou de tout autre instrument du même genre, à l'exclusion du sifflet à vapeur.

Dans les tramways à service de voyageurs, le mécanicien doit se trouver en communication, au moyen d'un signal d'arrêt, soit avec le receveur ou employé, soit avec les voyageurs.

Aucune personne autre que le mécanicien et le chauffeur ne peut monter sur la locomotive, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur de l'exploitation de la voie ferrée. Sont exceptés de cette interdiction les fonctionnaires chargés de la surveillance.

Art. 33. — *Marche des trains.* — Le préfet détermine, sur la proposition du concessionnaire et l'avis du service du contrôle, le maximum de la vitesse des convois de voyageurs et de marchandises sur les différentes sections de la ligne, ainsi que le tableau du service des trains.

La vitesse des trains en marche ne peut dépasser vingt kilomètres (20 kil.) à l'heure, s'il est fait usage de freins ordinaires, et vingt-cinq kilomètres (25 kil.), s'il est fait usage de freins continus. Ces vitesses doivent d'ailleurs être diminuées dans la traversée des lieux habités ou en cas d'encombrement de la route.

Le mouvement doit également être ralenti ou même arrêté toutes les fois que l'arrivée d'un train effrayant les chevaux ou autres animaux pourrait être la cause de désordres et occasionner des accidents.

Les trains ne peuvent stationner en dehors des gares que durant le temps strictement nécessaire pour les besoins du service.

Le préfet peut autoriser, sur la demande du concessionnaire et sur la proposition du service du contrôle, l'arrêt de certains trains pendant le temps déterminé par l'horaire pour prendre ou laisser des voyageurs ou des marchandises sur des points de la voie ferrée situés en dehors des gares, stations ou haltes. Cette autorisation ne peut être donnée qu'à titre précaire et révocable, si ce service n'est pas prévu par le cahier des charges.

Les locomotives ou les voitures isolées ne peuvent stationner sur les voies affectées à la circulation.

Il est expressément interdit d'effectuer le nettoyage des grilles sur la voie publique.

Art. 34. — *Accidents.* — Des machines de réserve et des wagons de secours munis de tous les agrès et outils nécessaires en cas d'accident doivent être entretenus, constamment prêts à partir, aux points désignés par le préfet, si celui-ci le prescrit, après avis du service du contrôle. Chaque train doit d'ailleurs être muni des outils les plus indispensables.

Aux stations ou bureaux de contrôle et d'attente désignés par le préfet, le concessionnaire entretiendra les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident.

TITRE III. — *Police et surveillance.*

Art. 35. — *Des mesures concernant les personnes étrangères au service des voies ferrées.* — Il est défendu à toute personne étrangère au service de la voie ferrée :

1° De déranger, altérer ou modifier, sous quelque prétexte que ce soit, la voie ferrée et les ouvrages qui en dépendent ;

2° De stationner sur la voie de fer ou d'y faire stationner des voitures;

3° D'y laisser séjourner des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune sorte ;

4° D'y jeter ou déposer aucuns matériaux ni objets quelconques ;

5° D'emprunter les rails de la voie ferrée pour la circulation de voitures étrangères au service ;

Tout conducteur de voiture doit, à l'approche d'un train ou d'une voiture appartenant au service de la voie ferrée, prendre en main les guides ou le cordeau de son équipage, de façon à se rendre maître de ses chevaux, dégager immédiatement la voie et s'en écarter de manière à livrer toute la largeur nécessaire au passage du matériel de la voie ferrée.

Tout conducteur de troupeau doit écarter les bestiaux de la voie ferrée à l'approche d'un train ou d'une voiture appartenant au service de cette voie.

Art. 36. — *Deux mesures concernant les voyageurs.* — Il est défendu aux voyageurs :

1° D'entrer dans les voitures ou d'en sortir pendant la marche et autrement que par la portière réservée à cet effet ;

2° De passer d'une voiture dans une autre, de se pencher au dehors, de stationner debout, sur les impériales pendant la marche.

Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiqué dans chaque compartiment.

L'entrée des voitures est interdite :

1° A toute personne en état d'ivresse ;

2° A tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou de paquets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs. Tout individu porteur d'une arme à feu doit, avant son admission dans les voitures, faire constater que son arme n'est point chargée.

Aucun chien n'est admis dans les voitures servant au transport des voyageurs ; toutefois, la compagnie peut placer dans des compartiments spéciaux les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit.

Art. 37. — *Expédition de matières dangereuses.* — Les personnes qui veulent expédier des marchandises classées comme dangereuses ou infectes par les règlements en vigueur doivent en faire la déclaration formelle au moment où elles les livrent au service de la voie ferrée et se conformer à toutes les prescriptions desdits règlements en ce qui concerne le conditionnement, l'emballage et la marque des colis.

Art. 38. — *Affichage du service des voies ferrées.* — Des affiches placées dans les stations et dans les bureaux d'attente et de contrôle font connaître au public les heures de départ des convois ordinaires, les stations qu'ils doivent desservir, les heures auxquelles ils doivent arriver à ces stations et en partir.

Si l'exploitation de la ligne comporte des arrêts en pleine voie, afin

de prendre ou de laisser soit des voyageurs, soit des marchandises, ces affiches font connaître cette circonstance en n'annonçant dans ce cas que les heures de départ des gares extrêmes.

Art. 39. — *Contrôle et surveillance de l'exploitation.* — Le préfet nomme, sous l'autorité du ministre des Travaux publics, les agents chargés du contrôle et de la surveillance, prévus par l'article 21 de la loi du 11 juin 1890. Ces agents sont pris dans le service des ponts et chaussées et des mines (1).

Ils ont notamment pour mission :

1° En ce qui concerne l'exploitation commerciale :

De surveiller le mode d'application des tarifs approuvés et l'exécution des mesures prescrites pour la réception et l'enregistrement des colis, leur transport et leur remise aux destinataires ;

De veiller à l'exécution des mesures prescrites pour que le service des transports ne soit pas interrompu aux points extrêmes de lignes en communication l'une avec l'autre ;

De vérifier les conditions des traités qui seraient passés par les compagnies avec les entreprises de transport par terre ou par eau, en correspondance avec la voie ferrée, et de signaler toutes les infractions au principe de l'égalité des taxes ;

De constater le mouvement de la circulation des voyageurs et des marchandises, les dépenses d'entretien et d'exploitation et les recettes ;

2° En ce qui concerne l'exploitation technique :

De vérifier l'état de la voie de fer, des terrassements, des ouvrages d'art et du matériel roulant et de veiller à l'exécution des règlements relatifs à la police et à la sûreté de la circulation ;

3° En ce qui concerne la police :

De surveiller la composition, le départ, l'arrivée, la marche et le stationnement des trains, l'observation des règlements de police, tant par le public que par le concessionnaire, sur les voies publiques empruntées par la voie ferrée, l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours et stations, l'admission du public dans les gares et sur les quais de la voie ferrée.

Les concessionnaires sont tenus de fournir des locaux convenables aux agents du contrôle spécialement désignés par le préfet. Ils sont aussi tenus de présenter aux agents du contrôle, à toute réquisition, les registres de dépenses et de recettes relatifs à l'exploitation commerciale, ainsi que les registres de réception et d'expédition des colis.

Toutes les fois qu'il arrive un accident sur la voie ferrée, il en est fait immédiatement déclaration, par le chef de train, à l'agent du contrôle dont le poste est le plus voisin. Le préfet et le chef du contrôle en sont immédiatement informés par les soins du concessionnaire.

Outre la surveillance ordinaire, le préfet délègue, aussi souvent qu'il le juge utile, un ou plusieurs commissaires à l'effet de reconnaître et de constater l'état de la voie ferrée, de ses dépendances et de son matériel, et à l'effet d'exercer une surveillance spéciale sur tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des agents du contrôle.

(1) *Le décret du 13 février 1900, dont l'article 1er contient les diverses modifications apportées au décret du 6 août 1880, contient un article 2 ainsi conçu :*

« Art. 2. — Pour les voies ferrées dont le contrôle et la surveillance sont déjà organisés, le ministre des Travaux publics peut ajourner, sur la demande du conseil général du département intéressé, l'application des dispositions du premier paragraphe de l'article 39 du décret du 6 août 1881, modifié par l'article premier du présent décret. »

Art. 40. — *Règlements de police et d'exploitation.* — Le concessionnaire est tenu, ainsi que le public, de se conformer aux prescriptions des arrêtés qui sont pris par les préfets pour l'exécution des dispositions qui précèdent.

Toutes les dépenses qu'entraîne l'exécution de ces prescriptions sont à la charge du concessionnaire.

Le concessionnaire est tenu de soumettre à l'approbation du préfet les règlements de service intérieur relatifs à l'exploitation de la voie ferrée.

Les règlements dont il s'agit sont obligatoires, non seulement pour le concessionnaire, mais encore pour tous ceux qui obtiendront ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes ferrées d'embranchement ou de prolongement et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteront l'usage du chemin de fer.

Art. 41. — *Interruption de l'exploitation.* — Si l'exploitation de la voie ferrée vient à être interrompue en totalité ou en partie, si le mauvais état de la voie ou du matériel roulant compromet la sécurité du public, si le mauvais entretien de la partie de la route dont le concessionnaire doit prendre soin compromet la sécurité publique, le préfet prend immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires afin d'assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire n'a pas valablement justifié qu'il est en état de reprendre et de continuer l'exploitation et s'il ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance peut être prononcée par le ministre des Travaux publics, sauf recours au Conseil d'Etat par la voie contentieuse.

Il est pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire au moyen d'une adjudication qui sera ouverte sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties de la voie ferrée déjà livrées à l'exploitation.

Nul ne sera admis à concourir à cette adjudication s'il n'a été préalablement agréé par le préfet.

A cet effet, les personnes qui voudraient concourir seront tenues de déclarer, dans le délai qui sera fixé, leur intention par un écrit déposé à la préfecture et accompagné des pièces propres à justifier des ressources nécessaires pour remplir les engagements à contracter.

Ces pièces seront examinées par le préfet en conseil de préfecture. Chaque soumissionnaire sera informé de la décision prise en ce qui le concerne et, s'il y a lieu, du jour de l'adjudication.

Les personnes qui auront été admises à concourir devront faire, soit à la Caisse des dépôts et consignations, soit à la caisse du trésorier-payeur général du département, le dépôt de garantie, qui devra être égal au moins au trentième de la dépense à faire par le concessionnaire.

L'adjudication aura lieu suivant les formes indiquées aux articles 11, 12, 13, 15 et 16 de l'ordonnance royale du 10 mai 1829.

Les soumissions ne pourront pas être inférieures à la mise à prix.

L'adjudicataire sera substitué aux charges et aux droits du concessionnaire évincé ; il recevra notamment les subventions de toute nature à échoir aux termes de l'acte de concession ; le concessionnaire évincé recevra de lui le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété de l'autorité qui a fait la concession.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases après un délai de trois mois ; si cette seconde tentative reste également sans résultat, le concessionnaire sera définitivement déchu de tous droits et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de voie ferrée déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'autorité qui a fait la concession.

Titre IV. — *Dispositions diverses.*

Art. 42. — *Constructions de nouvelles voies de communication.* — Dans le cas où le gouvernement ordonne ou autorise la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traversent une ligne concédée, ou l'installation de communications télégraphiques ou téléphoniques qui obligent à modifier les transmissions d'énergie établies en vue de la traction électrique, le concessionnaire ne peut s'opposer à ces travaux ; mais toutes les dispositions nécessaires sont prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service de la voie ferrée, ni aucuns frais pour le concessionnaire.

Art. 43. — *Concessions ultérieures de nouvelles lignes.* — Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est située une voie ferrée qui a fait l'objet d'une concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne peut donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part du concessionnaire.

Art. 44. — *Retrait d'autorisation.* — L'autorisation d'établir ou de maintenir une voie ferrée sur le sol des voies publiques peut être retirée à toute époque, en totalité ou en partie, dans les formes suivies pour la concession, lorsque la nécessité en a été reconnue dans l'intérêt public par le gouvernement, après une enquête ; le tout sous réserve de l'application des articles 6 et 11 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 45. — *Réserves sous lesquelles le concessionnaire est admis à emprunter le sol des voies publiques.* — Le concessionnaire n'est admis à réclamer aucune indemnité :

Ni à raison des dommages que le roulage ordinaire pourrait occasionner aux ouvrages de la voie ferrée ;

Ni à raison de l'état de la chaussée et des conséquences qui pourraient en résulter pour l'état et l'entretien de la voie ;

Ni enfin pour une cause quelconque résultant de l'usage de la voie publique.

Les indemnités dues à des tiers pour des dommages pouvant résulter de la construction ou de l'exploitation de la voie ferrée sont entièrement à la charge du concessionnaire.

Art. 46. — *Idem.* — En cas d'interruption de la voie ferrée par suite de travaux exécutés sur la voie publique, le concessionnaire peut être tenu de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément ses voies, soit en employant pour la traversée de l'obstacle des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

Art. 47. — *Concessions de voies de fer d'embranchement et de prolongement.* — Le gouvernement, le département et les communes ont

le droit de concéder de nouvelles voies de fer s'embranchant sur une voie ferrée déjà concédée, ou à établir en prolongement de la même voie.

Le concessionnaire de la ligne principale ne peut s'opposer à l'exécution de ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, une indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour son entreprise.

Les concessionnaires des voies de fer d'embranchement ou de prolongement ont la faculté, moyennant l'observation du paragraphe 1er de l'article 20 du présent règlement et des règlements de police et de service qui régissent la ligne principale, et moyennant les tarifs du cahier des charges de cette dernière ligne, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur la ligne principale. Cette faculté est réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les divers concessionnaires ne peuvent s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le ministre des Travaux publics statue sur les difficultés qui s'élèvent entre eux à cet égard.

Le concessionnaire d'une voie ferrée ne peut toutefois être tenu d'admettre sur ses rails un matériel dont le poids serait hors de proportion avec les éléments constitutifs de ses voies.

Dans le cas où un concessionnaire d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne principale n'use pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où le concessionnaire de cette dernière ligne ne veut pas circuler sur les prolongements et embranchements, ces concessionnaires sont tenus de s'arranger entre eux de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celui des concessionnaires qui se sert d'un matériel qui n'est pas sa propriété paie une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les concessionnaires ne se mettent pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, l'administration y pourvoit d'office et prescrit toutes les mesures nécessaires.

Gares communes. — Le concessionnaire est tenu, si l'autorité supérieure le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des voies de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient concessionnaires desdits embranchements.

Il est fait un partage équitable des frais résultant de l'usage commun desdites gares et les sommes à payer par les compagnies nouvelles sont, en cas de dissentiment, réglées par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des gares, il est statué par le ministre des Travaux publics, les concessionnaires entendus.

Art. 48. — *Embranchements industriels.* — Le concessionnaire de toute voie ferrée affectée au transport des marchandises est tenu de s'entendre avec tout propriétaire de carrières, de mines ou d'usines, avec tout propriétaire ou concessionnaire de magasins généraux et avec tout concessionnaire de l'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure, qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demande un embranchement ; à défaut d'accord, le préfet statue sur la demande, le concessionnaire entendu.

Les embranchements sont construits aux frais des propriétaires de carrières, de mines et d'usines, des propriétaires ou concessionnaires de magasins généraux ou des concessionnaires de l'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure, et de manière qu'il ne résulte de leur

établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour le service de la ligne principale.

Leur entretien est fait avec soin, aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle du préfet. Le concessionnaire a le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

Le préfet peut, à toute époque, prescrire les modifications qui sont jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements sont opérés aux frais des propriétaires.

Le préfet peut même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

Le concessionnaire est tenu d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés, destinés à faire communiquer des établissements de carrières, de mines ou d'usines, de magasins généraux ou d'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure avec la ligne principale.

Le concessionnaire amène ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires font conduire les wagons dans leurs établissements, pour les charger ou décharger, et les ramènent au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne peuvent d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale.

Le temps pendant lequel les wagons séjournent sur les embranchements particuliers ne peut excéder six heures, lorsque l'embranchement n'a pas plus d'un kilomètre. Ce temps est augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps sont dépassées nonobstant l'avertissement spécial donné par le concessionnaire, il peut exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

S'il est jugé nécessaire par le préfet, statuant sur l'avis du contrôle, d'établir un gardien aux aiguilles d'un embranchement industriel, le traitement de cet agent est à la charge du propriétaire de l'embranchement ; mais il est nommé et payé par le concessionnaire.

En cas de difficulté, il est statué par l'administration, le concessionnaire entendu.

Les propriétaires d'embranchements sont responsables des avaries que le matériel peut éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet peut, sur la plainte du concessionnaire et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous dommages-intérêts que le concessionnaire serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Le concessionnaire est indemnisé de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements par la perception du tarif qui est fixé par son cahier des charges pour chaque kilomètre parcouru.

Tout kilomètre entamé est payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opèrent aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du tramway consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais sont l'objet d'un règlement arrêté par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Tout wagon envoyé par le concessionnaire sur un embranchement doit être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, est payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. Le concessionnaire est en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum déterminé par son cahier des charges.

Ce maximum sera revisé par le préfet de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons sont pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais du concessionnaire.

Art. 49. — *Contribution foncière.* — La contribution foncière pour les dépendances situées en dehors de l'assiette des routes, chemins et autres voies publiques est établie en raison de la surface occupée par ces dépendances ; la cote en est calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation de la voie ferrée sont assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices peuvent être soumis sont, aussi bien que la contribution foncière, à la charge du concessionnaire.

Art. 50. — *Agents du concessionnaire.* — Les agents et gardes que le concessionnaire établit, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police de la voie de fer et de ses dépendances, peuvent être assermentés et sont, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres. Ces agents sont revêtus d'un uniforme ou sont porteurs d'un signe distinctif.

Art. 51. — *Comptes rendus statistiques annuels et trimestriels.* — Tout concessionnaire doit adresser chaque année au préfet des états statistiques conformes aux modèles qui seront arrêtés par le ministre des Travaux publics et qui comprennent les renseignements relatifs à à l'année entière (du 1er janvier au 31 décembre).

Cet envoi est fait le 15 avril de chaque année au plus tard. Les renseignements fournis par le concessionnaire peuvent être publiés.

Indépendamment de ces états annuels, le compte rendu des résultats de l'exploitation, comprenant les dépenses d'établissement et d'exploitation et les recettes brutes, est remis au préfet dans le mois qui suit l'expiration de chaque trimestre. Ce compte rendu est dressé en trois expéditions, destinées au préfet, au représentant de l'autorité qui a donné la concession et au ministre des Travaux publics ; il est publié, au moins par extraits, dans le *Journal officiel* conformément aux prescriptions de l'article 19 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 52. — *Frais de contrôle.* — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation sont supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire est tenu de verser chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du

département, la somme qui est fixée dans le cahier des charges de la concession par chaque kilomètre de voie ferrée concédé.

Si le concessionnaire ne verse pas la somme ci-dessus réglée aux époques fixées, le préfet rend un rôle exécutoire et le montant en est recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 53. — *Registre des réclamations.* — Il est tenu dans chaque station et dans chaque bureau d'attente un registre coté et parafé par le maire de la commune, lequel est destiné à recevoir les réclamations des personnes (voyageurs ou autres) qui auraient des plaintes à former, soit contre le concessionnaire, soit contre ses agents.

Ce registre est présenté à toute réquisition du public ; il est visé par les agents du service du contrôle et de surveillance administrative.

Art. 54. — *Propositions du concessionnaire.* — Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le préfet doit statuer sur la proposition d'un concessionnaire, celui-ci est tenu de lui soumettre cette proposition dans le délai qui a été déterminé, faute de quoi le préfet peut statuer directement.

Si le préfet pense qu'il y a lieu de modifier la proposition du concessionnaire, il doit, sauf le cas d'urgence, entendre celui-ci avant de prescrire les modifications dont il s'agit.

Art. 55. — *Affichage et publication du présent règlement.* — Des exemplaires du présent règlement, ainsi que des articles de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846, du décret du 30 avril 1880 et du décret du 12 août 1874, auxquels il se réfère, sont constamment affichés. à la diligence du concessionnaire, aux abords des bureaux des voies ferrées qui empruntent le sol des voies publiques ainsi que dans les salles d'attente.

Le conducteur ou receveur de toute voiture, le conducteur principal de tout train en marche sont munis d'un exemplaire du règlement. Des extraits sont délivrés, chacun pour ce qui le concerne, aux cochers, receveurs, mécaniciens, chauffeurs, gardes-freins et autres agents employés sur la voie ferrée.

Des extraits, en ce qui concerne les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet, sont placés dans chaque caisse de voiture.

Art. 56. — *Constatation et poursuite de contraventions.* — Sont constatées, poursuivies et réprimées conformément aux dispositions de la loi du 15 juillet 1845, qui ont été rendues applicables aux tramways par l'article 37 de la loi du 11 juin 1880, les contraventions au présent règlement, aux décisions ministérielles et arrêtés pris par les préfets pour l'exécution de ce règlement.

Art. 57. — Les dispositions du présent règlement sont applicables aux chemins de fer d'intérêt local sur les sections où ces chemins de fer emprunteront le sol des voies publiques, sans préjudice de l'application de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

Art. 58. — *Exécution du présent règlement.* — Le ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des Lois* et au *Journal officiel*.

ANNEXE XXII

Cahier des charges-type des tramways.

Titre 1er. — *Tracé et construction.*

Article premier. — *Objet de la concession.* — *Le réseau* (1) de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné *au transport des voyageurs et des marchandises* (2).

La traction aura lieu *par chevaux* (3).

Art. 2. — *Tracé.* — *Ce réseau comprendra les lignes suivantes* (4) *et* empruntera les voies publiques ci-après désignées (5) :

Art. 3. — *Délais d'exécution.* — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que *la section de* *à* soit livrée à l'exploitation le , *la section de* *à* le et le *réseau* entier le .

Art. 4. — *Largeur de la voie. Gabarit du matériel roulant.* — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de... (6).

La largeur des caisses des véhicules ainsi que de leur chargement ne dépassera pas (7) et celle du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas (7) . La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails, y

Nota. — La présente formule type de cahier des charges est rédigée dans l'hypothèse d'une concession conférée par l'Etat à un *département*. Ces mots seront modifiés partout où ils seront écrits en *italique*, suivant que l'on se trouvera dans l'un ou l'autre des cas prévus par les articles 27 et 28 de la loi du 11 juin 1880.

On a aussi écrit en *italique* les autres mots et chiffres qui peuvent être modifiés suivant les circonstances.

Les dispositions ci-après s'appliquent spécialement aux voies ferrées empruntant le sol des voies publiques sur toute l'étendue de leur tracé. Quand le tramway projeté comportera des parties établies en rase campagne et sur plate-forme indépendante, il y aura lieu d'y ajouter ceux des articles du cahier des charges-type des chemins de fer d'intérêt local qui seraient utiles dans l'espèce, en leur donnant des numéros *bis* pour ne pas changer le numérotage des autres articles.

(1) Ou *la ligne*.

(2) Ou *au service exclusif des voyageurs.*

(3) Ou *par locomotives à vapeur ou par moteur mécanique de tout autre système.*

(4) Ou *la ligne partira de......*

(5) Indiquer les déviations, s'il y a lieu.

(6) 1m,44, 1 mètre (1m,055 pour l'ouest de l'Algérie), 0m,80, 0m,75 ou 0m,60.

(7) Largeurs à déterminer dans chaque cas particulier.

Pour la voie de 1m,44, on se basera sur les dimensions admises pour le matériel

compris toutes saillies, sera au plus de (1) pour les locomotives et de (1) pour les autres véhicules et leur chargement.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de (2) .

Art. 5. — *Alignements et courbes. Pentes et rampes.* — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à (3) .

roulant des lignes d'intérêt général dans la même région, sans dépasser le maximum de 3m,20.

Pour les autres largeurs de voie, on se renfermera dans les maxima ci-après :

DÉSIGNATION.	VOIE			
	DE 1m,055 et 1m,00.	DE 0m,80.	DE 0m,75.	DE 0m,60.
Largeur du matériel, des véhicules et de leur chargement	2m,50	2m,10	2m,00	1m,80
Largeur du matériel roulant, toutes saillies comprises...	2m,80	2m,40	2m,30	2m,10

(1) Pour la voie de 1m,44 : 4m,20.

Pour les autres largeurs de voie, on ne devra pas dépasser les chiffres ci-après :

DÉSIGNATION.	VOIE			
	DE 1m,055 et 1m,00.	DE 0m,80.	DE 0m,75.	DE 0m,60
Hauteur des locomotives.....	3m,50	3m,00	3m,00	3m,00
Hauteur des autres véhicules et de leur chargement.....	3m,30	2m,90	2m,90	2m,40

Ces maxima serviront à fixer la hauteur des ouvrages d'art qui seront établis au-dessus de la voie.

(2) La largeur de l'entrevoie sera réglée de telle façon qu'entre les parties les plus saillantes de deux véhicules qui se croisent, il y ait un intervalle libre d'au moins 50 centimètres.

(3) En général, à moins de circonstances exceptionnelles dont il devra être justifié et s'il s'agit de lignes à traction mécanique :

40 mètres pour les voies de 1m,44, 1m,055 et 1 mètre.

30 mètres pour les voies de 80 centimètres, 75 centimètres et 60 centimètres.

S'il s'agit de lignes à traction de chevaux :

20 mètres pour les voies de 1m,44, 1m,055 et 1 mètre.

15 mètres pour les voies de 80 centimètres, 75 centimètres et 60 centimètres.

Le maximum des déclivités est fixé à (1) millimètres par mètre.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'autorité compétente pour approuver les projets d'exécution.

Art. 6. — *Etablissement de la voie ferrée. Parties accessibles aux voitures ordinaires.* — Dans les sections où le tramway sera établi sur une partie de la voie publique accessible à la circulation ordinaire, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Les rails seront compris dans un (2) de (3) d'épaisseur, qui règnera dans l'entre-rails et à (4) au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce (5) .

La chaussée (6) de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins deux mètres soixante centimètres ($2^m,60$), permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

Cette chaussée sera accompagnée d'un accotement ou d'un trottoir de (7) au moins. Le concessionnaire construira en outre, suivant les dispositions qui lui seront indiquées avant la réception générale de la voie ferrée, des gares pour les dépôts de matériaux d'entretien de la voie publique ; la profondeur de ces gares, mesurée à partir de l'arête extrême de l'accotement sera de (8) au minimum.

Un intervalle libre d'au moins un mètre quarante centimètres ($1^m,40$) de largeur sera réservé, d'autre part, entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de cinquante centimètres ($0^m,50$) de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins soixante-

(1) A fixer pour chaque cas particulier et de façon à satisfaire, s'il y a lieu, aux obligations imposées par l'article 33 du règlement d'administration publique sur les lignes de tramway à traction mécanique.

(2) *Pavage* ou *empierrement*, suivant la nature de la chaussée dont il s'agit, sa fréquentation, sa situation en rase campagne ou en traverse, etc.

(3) Epaisseur à déterminer, dans chaque cas particulier, suivant la nature de la chaussée.

(4) Largeur à déterminer dans chaque cas particulier.

(5) *Pavage* ou *empierrement.*

(6) *Pavée* ou *empierrée.*

(7) Minimum à fixer au besoin pour chacune des voies publiques suivies par le tramway, en vue d'assurer la sécurité de la circulation des piétons.

(8) Dimension à fixer d'après les circonstances locales, si la voie publique n'est pas assez large pour le dépôt des matériaux qui trouvaient place auparavant sur l'espace occupé par la voie ferrée.

quinze centimètres (0m,75) de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la crête du remblai, le pied du déblai ou l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à soixante centimètres (0m,60).

Art. 7. — *Etablissement de la voie ferrée. Parties non accessibles aux voitures ordinaires.* — Si la voie ferrée est établie sur un accotement interdit aux voitures ordinaires, elle reposera sur une couche de ballast de (1) de largeur et d'au moins (2) d'épaisseur totale, qui sera arasée de niveau avec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

La partie de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures ordinaires et des piétons présentera une largeur minimum de (3) , cette largeur minimum étant mesurée en dehors de l'accotement occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront affectés au dépôt des matériaux d'entretien de la route.

L'autorité compétente pour statuer sur les projets d'exécution pourra exiger que l'emplacement occupé par la voie ferrée soit limité du côté de la chaussée de la voie publique au moyen d'une bordure d'au moins (4) de saillie en (5) d'une solidité suffisante. Elle pourra également prescrire dans les parties de routes ou de chemins dont la déclivité dépassera trois centimètres (0m,03) par mètre l'établissement d'un demi-caniveau pavé le long des bordures en pierre. Un intervalle libre de trente centimètres (0m,30) au moins sera réservé entre la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante du matériel de la voie ferrée ; un autre intervalle libre d'un mètre quarante centimètres (1m,40) subsistera entre le matériel roulant (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces propriétés.

La voie ferrée sera établie de telle sorte que la verticale des parties les plus saillantes du matériel roulant ne dépasse pas l'arête extérieure de l'accotement. Dans les parties où la voie sera établie soit sur le bord d'un remblai de plus de cinquante centimètres (0m,50) de hauteur, soit le long d'un talus de déblai ou d'un obstacle continu dépassant le niveau des marchepieds, il sera ménagé un espace libre d'au moins soixante-quinze centimètres (0m,75) de largeur entre la partie la plus saillante du matériel roulant et la limite extérieure du remblai, du déblai ou de l'obstacle continu. Pour les obstacles isolés, cet intervalle sera réduit à soixante centimètres(0m,60).

Les rails qui, à l'extérieur seront au niveau de l'accotement régularisé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie pour le passage des boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

Art. 8. — *Traverses des villes et villages.* — Dans les traverses des villes et villages, les voies ferrées devront, à moins d'une autorisation spéciale du préfet, être établies avec rails noyés dans la chaussée entre

(1) Largeur généralement égale à la largeur de la voie augmentée d'au moins 80 centimètres.

(2) Il conviendra de déterminer l'épaisseur totale du ballast, de manière qu'il existe au moins une épaisseur du ballast de 15 centimètres sous les traverses, sans que la différence du niveau entre le dessus du rail et la plate-forme puisse être inférieure à 30 centimètres.

(5) Largeur à déterminer d'après les circonstances locales, en vue d'assurer la sécurité de la circulation des voitures et des piétons.

(4) En général, 12 centimètres.

Pierre ou terre gazonnée.

les deux trottoirs, ou du moins entre les deux zones à réserver pour l'établissement de trottoirs et suivant le type décrit à l'article 6.

Le minimum des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

a) Pour un trottoir ou pour l'emplacement à ménager en vue de l'établissement d'un trottoir, un mètre dix centimètres (1m,10). Cette largeur sera mesurée à partir des limites des propriétés riveraines bâties ou non, ou des alignements approuvés, s'ils passent en avant de ces limites.

b) Entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir :

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires, deux mètres soixante centimètres (2m,60) ;

2° Quand on supprime ce stationnement, trente centimètres (0m,30).

Quand l'établissement du tramway sur de larges trottoirs, existant dans les traverses, aura été autorisé, on fera application de l'article 7.

Art. 9. — *Exécution des travaux.* — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité des boutisses nécessaire afin d'opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection seront laissés à la libre disposition du concessionnaire.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs, des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

Art. 10. — *Voies.* — Les rails seront en   et du poids de   kilogrammes au moins par mètre courant ; ils seront posés sur (1)

Art. 11. (2). — *Gares et stations. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs et des marchandises sur tous les points du parcours, sauf sur les sections ci-dessous indiquées :*

. . . .

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs *et des gares pour la réception et la livraison des marchandises*, suivant les indications ci-après :

. . . .

Titre II. — *Entretien et exploitation.*

Art. 12. — *Entretien.* — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordinaires (sections à rails noyés dans la chaussée),

(1) Les blancs laissés dans l'article 10 seront remplis suivant le type de voie, de supports, d'éclissage, d'entretoisement, etc

(2) Cet article sera modifié dans le cas où l'on adoptera l'un des deux autres modes d'exploitation prévus par le règlement d'administration publique : arrêts en pleine voie sur tout le parcours, ou arrêts seulement à des gares, stations ou haltes déterminées.

l'entretien qui est à la charge du concessionnaire comprend *le pavage* (1) des entre-rails et de l'entre-voie, ainsi que des zones de cinquante centimètres ($0^m,50$) qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Art. 13. — *Réfection des parties de route ou de chemin atteintes par les travaux de la voie ferrée.* — Lorsque, pour la construction ou la réparation de la voie ferrée, il sera nécessaire de démolir des parties pavées ou empierrées de la voie publique situées en dehors des zones ou de l'accotement indiqués ci-dessus, il devra être pourvu par le concessionnaire à l'entretien de ces parties pendant une année à dater de la réception provisoire des travaux de réfection ; il en sera de même pour tous les ouvrages souterrains.

Art. 14. — *Nombre minimum des voyages.* — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, *sur la ligne entière*, est fixé à

Art. 15. — *Matériel roulant. Limitation de la vitesse et de la longueur des trains.* — Le matériel roulant devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les voitures à voyageurs seront chauffées pendant la saison froide.

Les trains se composeront de voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas (2) .

La vitesse des trains en marche sera au plus de (2) kilomètres à l'heure.

Titre III. — *Durée et déchéance de la concession.*

Art. 16. — *Durée de la concession.* — La durée de la concession *du réseau* (3) mentionné à l'article 2 du présent cahier des charges commencera à courir de la date du décret d'autorisation, et elle prendra fin le .

Art. 17. — *Expiration de la concession.* — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, *l'Etat* sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur la voie ferrée et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien la voie ferrée avec toutes les installations faites sur le sol des voies publiques, ainsi que tous les immeubles et objets immobiliers qui en dépendent, tels que les barrières et clôtures, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, usines et installations de toute nature établies en vue de la production et du transport de l'énergie électrique ou autre destinée à l'exploitation du tramway, bureaux d'attente et de contrôle, etc., établis dans des immeubles exclusivement affectés à cet usage.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, *l'Etat* aura le droit de saisir les revenus du tramway et de les

(1) Ou *l'empierrement.*

(2) Chiffres à déterminer suivant les espèces, sans pouvoir dépasser les limites fixées par les articles 30 et 33 du règlement d'administration publique pour les lignes de tramway à traction mécanique.

(3) Ou *de la ligne.*

employer à rétablir en bon état la voie ferrée et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers (1), tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, *l'Etat* se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel à *l'Etat.*

L'Etat sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre en outre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts; et, réciproquement, si *l'Etat* le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois, *l'Etat* ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du tramway pendant six mois.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le gouvernement déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

Art. 18. — *Remise des lieux dans l'état primitif.* — Dans le cas où le gouvernement déciderait, au contraire, que les voies ferrées doivent être supprimées en tout ou en partie, ces voies seront enlevées et les lieux seront remis dans l'état primitif par les soins et aux frais du concessionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 19. — *Rachat de la concession.* — *L'Etat* aura toujours le droit de racheter la concession.

Si le rachat a lieu avant l'expiration des *quinze* premières années de l'exploitation, il se fera conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880. Ce terme de *quinze* ans sera compté à partir de la mise en exploitation effective *du réseau entier*, ou au plus tard à partir de la fin du délai qui est fixé dans l'article 3 du présent cahier des charges, sans tenir compte des retards qui auraient eu lieu dans l'achèvement des travaux.

Si le rachat de la concession entière est réclamé par *l'Etat* après l'expiration des *quinze* premières années de l'exploitation, on réglera le prix du rachat, en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les *sept* années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué et en y comprenant les annuités qui auront été payées à titre de subvention; on en déduira les produits nets des *deux* plus faibles années et l'on établira le produit net moyen des *cinq* autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des *sept* années prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra en outre, dans les six mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration

(1) Au cas où le pouvoir concédant veut se réserver la propriété des objets mobiliers, tels que matériel roulant, mobilier, outillage, qui auront été payés soit par lui, soit à l'aide de fonds dont il supporte ou garantit l'intérêt et l'amortissement, une clause spéciale devra être insérée à cet effet dans la convention.

de la concession, suivant le quatrième et le cinquième paragraphes de l'article 17, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire dans tous les cas pour *l'Etat*.

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, par suite d'un changement dans le classement des routes et chemins empruntés par la voie ferrée, une nouvelle autorité serait substituée à celle de qui émane la concession.

La nouvelle autorité aura les mêmes droits que celle qui a fait la concession.

Art. 20. — *Déchéance.* — Si le concessionnaire n'a pas remis au préfet tous les projets définitifs, ou s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'article 3, il encourra la déchéance qui, après mise en demeure, sera prononcée par le ministre des Travaux publics, sauf recours au Conseil d'Etat par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 38, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de *l'Etat* et lui restera acquise.

Art. 21. — *Achèvement des travaux en cas de déchéance.* — Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 3, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le règlement d'administration publique du 6 août 1881 ainsi que par le présent cahier des charges, et dans le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il encourra soit la perte partielle de son cautionnement dans les conditions qui seraient prévues par l'acte de concession, soit la perte totale de ce cautionnement, soit la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué par le ministre des Travaux publics, après mise en demeure, sauf recours au Conseil d'Etat par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement devra être reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

En cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, conformément à l'article 41 du règlement d'administration publique du 6 août 1881.

Art. 22. — *Cas de force majeure.* — Les dispositions des deux articles qui précèdent ne seraient pas applicables et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE V (1). *Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises.*

Art. 23. — *Tarif des droits à percevoir.* — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

(1) Les articles du titre IV sont susceptibles d'être les uns réduits à un petit nombre de dispositions, les autres laissés en blanc, lorsque le tramway ne sera affecté qu'à un service de voyageurs seulement ou de voyageurs et de messageries; mais il conviendra de ne pas modifier le numérotage des articles suivants.

TARIF	PRIX de péage. (1)	PRIX de transport. (1)	PRIX TOTAUX. (1)
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces au moins pendant l'hiver (1re classe)	0 067	0 033	0 10
Voyageurs. — Voitures couvertes, fermées à glaces, au moins pendant l'hiver, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0 050	0 025	0 075
Voyageurs. — Voitures couvertes, fermées à vitres au moins pendant l'hiver (3e classe)	0 037	0 018	0 055
Enfants... — Au-dessous de 3 ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De 3 à 7 ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de 7 ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs.	0 01	0 005	0 015
Sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30.			
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs	0 025	0 015	0 04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0 01	0 01	0 02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs	0 20	0 16	0 36
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re CLASSE. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes	0 09	0 07	0 16

(1) Chiffres à fixer pour chaque concession; les chiffres inscrits ci-dessous sont présentés à titre de renseignement utile à consulter.

	PRIX		
	de péage.	de transport.	TOTAUX.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
2e CLASSE. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit de corde. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées............	0 08	0 06	0 14
3e CLASSE. — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.	0 06	0 04	0 10
4e CLASSE. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables..................	0 05	0 03	0 08
Tarif spécial pour wagon complet.			
Marchandises des 1re, 2e, 3e et 4e classes......	0 04	0 02	0 06
Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas *six cents* kilogrammes sous le volume d'un mètre cube, *cinquante centimes* (0 fr. 50) par wagon et par kilomètre.			
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.	0 09	0 06	0 15
— pouvant porter plus de 6 tonnes.	0 12	0 08	0 20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)................................	1 80	1 20	3 00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)................................	2 25	1 50	3 75
Tender de 7 à 10 tonnes.........................	0 90	0 60	1 50
Tender de plus de 10 tonnes....................	1 35	0 90	2 25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			

	PRIX		
	de péage.	de transport.	TOTAUX.
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voitures à 2 ou 4 roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur..............	0 15	0 10	0 25
Voitures à 4 roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc......................................	0 18	0 14	0 32
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à 2 ou 4 roues, à vide..	0 12	0 08	0 20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre................	0 08	0 06	0 14
4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS			
Grande vitesse.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes....................................	0 36	0 28	0 64
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, par les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.	0 18	0 12	0 30
Et pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de...........................	0 60	0 40	1 00

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à *six* kilomètres, elle sera comptée pour *six* kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le préfet d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du *ministre des Travaux publics* (1).

Dans aucun cas, il ne pourra être perçu pour un voyageur pris ou laissé en route un prix supérieur à celui qui a été prévu pour la distance complète qui sépare les deux stations entre lesquelles le parcours a été effectué.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à *40 centimes.*

Art. 24. — *Bagages.* —Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de *trente (30)* kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement et elle sera réduite à *vingt (20)* kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 25. — *Assimilation des classes de marchandises.* — Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 26 et 27 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par le concessionnaire; elles seront immédiatement affichées et soumises à l'administration, qui prononcera définitivement.

Art. 26. — *Transport de masses indivisibles.* — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de *trois mille* kilogrammes *(3,000 kil.).*

Néanmoins, le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de *trois mille* à *cinq mille* kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

(1) Ou du *Préfet*, si la concession émane d'un département ou d'une commune. (Art. 33 de la loi du 11 juin.) — Pour les chemins de fer d'intérêt local, le texte est le même, comme nous l'indiquerons à l'annexe XXIII, sauf substitution aux mots en italique des mots : *Préfet ou du ministre des Travaux publics suivant les distinctions résultant de l'article 5 de la loi du 11 juin 1880.*

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de *cinq mille* kilogrammes (*5,000 kil.*).

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de *cinq mille* kilogrammes (*5,000 kil.*), il devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 27. — *Exceptions ; envois par groupes.* — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs ;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages pesant isolément *quarante* kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis pesant ensemble plus de *quarante* kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédents de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de *quarante* kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par le préfet, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition du concessionnaire.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5° ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de *quarante* kilogrammes.

Art. 28. — *Abaissement des tarifs.* — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du *ministre des Travaux publics* (1), conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

(1) Ou du *Préfet*, si la concession n'est pas donnée par l'Etat. — Pour les chemins de fer d'intérêt local : *du Préfet ou du ministre des Travaux publics suivant les distinctions établies par l'article 5 de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.*

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 29. — *Délais d'expédition.* — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception ; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains du concessionnaire et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, le concessionnaire sera tenu de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 30. — *Délais de livraison.* — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs contenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train ;

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le *ministre des Travaux publics*, pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition du concessionnaire, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le préfet déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été,

ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 31. — *Frais accessoires.* — Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du tramway, seront fixés annuellement par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. Il en sera de même des frais de transbordement qui seront faits dans les gares de raccordement de la ligne concédée avec une ligne présentant une largeur de voie différente.

Art. 32. — *Camionnage.* — Le concessionnaire sera tenu de faire, soit par lui-même, soit par un intermédiaire dont il répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient soit une population agglomérée de moins de *trois mille* habitants, soit un centre de population de *trois mille* habitants situé à plus de *cinq* kilomètres de la gare du tramway.

Les tarifs à percevoir seront fixés par le préfet, sur la proposition du concessionnaire. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

Art. 33. — *Traités particuliers.* — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de tranport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet, agissant en vertu de l'article 39 du règlement d'administration publique du 6 août 1881 (1), prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le tramway.

Art. 34. — *Embranchements industriels. Tarif à percevoir pour le matériel prêté.* — Le concessionnaire sera indemnisé de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements industriels, desservant des carrières, des mines ou des usines, par la perception d'une redevance qui est fixée à *douze centimes (0 fr. 12)* par tonne pour le premier kilomètre et à *quatre centimes (0 fr. 04)* par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Titre V. — *Stipulations relatives à divers services publics.*

Art. 35. — *Fonctionnaires ou agents du contrôle.* — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.

(1) Pour les chemins de fer d'intérêt local, *en vertu de l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.*

Art. 36. — *Service des postes.* — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs seront déposés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre.

L'administration des postes aura, en outre, le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres, dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les prix des transports ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'Etat se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, les sacs de dépêches et le convoyeur devront être transportés gratuitement.

Le concessionnaire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du service des postes, l'heure d'un de ses départs dans chaque sens.

Le montant des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes, que l'entreprise soit subventionnée ou non par le Trésor, suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord de ces arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

Titre VI. — *Clauses diverses.*

Art. 37. — *Frais de contrôle.* — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à la date du , afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de (1) par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu le à la caisse du .

Art. 38 (2). — *Cautionnement.* — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de en numéraire ou en rentes sur l'Etat, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les *quatre cinquièmes* en seront rendus au concessionnaire par *cinquième* et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier *cinquième* ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 39 (2). — *Election de domicile.* — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à .

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au *secrétariat général de la préfecture de* (3)

(1) Les frais de contrôle ont été fixés, dans plusieurs concessions déjà données, à la somme annuelle de cinquante francs (50 fr.) par kilomètre, payable à compter de la date du décret de concession, tant pour la période de construction que pour la période d'exploitation.

(2) En cas de concession à un département ou à une commune d'un tramway avec rétrocession, les articles 38 et 39 seront supprimés dans le cahier des charges et insérés dans la convention relative à la rétrocession.

(3) Ou au *secrétariat de la mairie de* .

Art. 40. — *Jugement des contestations.* — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département d   , sauf recours au Conseil d'Etat.

Art. 41. — *Frais d'enregistrement.* — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

ANNEXE XXIII

Cahier des charges type des chemins de fer d'intérêt local

Titre premier. — *Tracé et construction.*

Article premier. — *Tracé.* — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de
passera à ou près

Art. 2. — *Délais d'exécution.* — Les travaux devront être commencés dans un délai de   , à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que *la section de*
à   soit livrée à l'exploitation le
la section de   *à*   *le*
et la ligne entière le

Art. 3. — *Approbation des projets.* — Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances sans que les projets en aient été approuvés, conformément à l'article 3 de la loi du 11 juin 1880, pour les projets d'ensemble, par le *conseil général* et pour les projets de détail des ouvrages, par le préfet, sous réserve de l'approbation spéciale du ministre des Travaux publics, dans le cas où les travaux affecteraient des cours d'eau ou des chemins dépendant de la grande voirie.

A cet effet, les projets d'ensemble, comprenant le tracé, les terrassements et l'emplacement des stations, seront remis au préfet, dans les *six* mois au plus tard de la date de la loi déclarative d'utilité publique.

Le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, soumettra ces projets au *conseil général*, qui statuera définitivement, sauf le droit réservé au ministre des Travaux publics, par le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi, d'appeler le *conseil général* à statuer à nouveau sur lesdits projets.

L'une des expéditions des projets ainsi approuvés sera remise au concessionnaire avec la mention de la décision approbative du *conseil général ;* l'autre restera entre les mains du préfet.

Avant comme pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugerait utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente.

Art. 4. — *Projets antérieurs.* — Le concessionnaire pourra prendre copie, sans déplacement, de tous les plans, nivellement et devis qui auraient été antérieurement dressés aux frais du *département.*

Art. 5. — *Pièces à fournir.* — Les projets d'ensemble qui doivent être produits par le concessionnaire comprennent, pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

1° Un extrait de la carte au 1/80.000 ;

2° Un plan général à l'échelle de 1/10.000 ;

3° Un profil en long à l'échelle de 1/5.000 pour les longueurs et de 1/1.000 pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

— Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine ;

— La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe ;

— La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières ;

4° Un certain nombre de profils en travers, à l'échelle de 0m,005 pour mètre, et le profil type de la voie, à l'échelle de 0m,02 pour mètre ;

5° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long ; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

Art. 6 (1). — *Acquisition des terrains. Ouvrages d'art. Etablissement de la deuxième voie.* — Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés et les rails seront posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Le concessionnaire sera tenu d'exécuter à ses frais une seconde voie, lorsque la recette kilométrique aura atteint le chiffre de (2) fr. pendant une année.

En dehors du cas prévu par le paragraphe précédent, il pourra, à toute époque de la concession, être requis par le préfet, au nom du *département*, et par le ministre des Travaux publics, au nom de l'Etat, d'exécuter et d'exploiter une seconde voie sur tout ou partie de la ligne, moyennant le remboursement des frais d'établissement de ladite voie.

Si les travaux de la double voie requise ne sont pas commencés et poursuivis dans les délais et conditions prescrits par la décision qui les a ordonnés, l'administration pourra mettre le chemin de fer tout entier sous séquestre et exécuter elle-même les travaux.

(1) Dans le cas où les dispositions de cet article ne paraîtront pas suffisantes, on pourra les remplacer par celles-ci :

Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés et les rails seront posés pour deux voies.

Néanmoins le concessionnaire pourra être autorisé, à titre provisoire, à exécuter les terrassements et à ne poser les rails que pour une seule voie.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

(2) A déterminer dans chaque cas particulier. On admet généralement le chiffre de 35,000 francs.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

Art. 7. — *Largeur de la voie. Gabarit du matériel roulant.* — *(Les trois premiers alinéas reproduisent l'article 4 du cahier des charges des tramways.)*

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de (1).

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins (2) et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast, une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à $0^m,90$ au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il devra être réservé, entre les obstacles isolés se trouvant au-dessus du niveau des marchepieds latéraux, le long des voies principales, et les parties les plus saillantes du matériel roulant, une distance d'au moins $0^m,60$.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugées nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8. — *Alignements et courbes. Pentes et rampes.* — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à (3).

Une partie de (4) au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à (5) millimètres par mètre.

Une partie horizontale de (6) mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire et versant leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui

(1) En général, et à moins de circonstances exceptionnelles dont il devra être justifié, cette largeur sera d'au moins 75 centimètres pour la voie de $1^m,44$; 60 centimètres pour les voies de $1^m,055$, 1 mètre et 80 centimètres, et 50 centimètres pour les voies de 75 centimètres et de 60 centimètres.

(2) L'épaisseur totale du ballast doit être déterminée de manière qu'il existe au moins une épaisseur de ballast de 15 centimètres sous les traverses, sans que la différence de niveau entre le dessus du rail et la plate-forme puisse être inférieure à 30 centimètres.

(3) En général, et à moins de circonstances exceptionnelles dont il devra être justifié, 150 mètres pour les chemins à voie de $1^m,44$; 75 mètres pour les chemins à voie de $1^m,055$ et de 1 mètre; 60 mètres pour les chemins de 80 centimètres; 50 mètres pour les chemins à voie de 75 centimètres et 40 mètres pour les chemins à voie de 60 centimètres.

(4) En général, 60 mètres pour la voie de $1^m,44$; 40 mètres pour les voies de $1^m,055$ et de 1 mètre; 30 mètres pour la voie de 80 centimètres et 25 mètres pour les voies de 75 et 60 centimètres.

(5) A fixer dans chaque cas particulier et de façon à satisfaire, lorsqu'il y aura lieu, aux obligations imposées par l'article 33 du règlement d'administration publique relatif aux chemins de fer empruntant le sol des routes.

(6) En général, 60 mètres pour la voie de $1^m,44$; 40 mètres pour les voies de $1^m,055$, de 1 mètre et de 80 centimètres, et 30 mètres pour les voies de 75 et de 60 centimètres.

paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du préfet.

Art. 9. — *Gares et stations.* — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le *conseil général*, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après :

. . . .

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires d'accord entre le *département* et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le *conseil général*, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu ; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet les projets de détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500 indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle d'un centimètre par mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Art. 10. — *Traversée des routes et chemins.* — Le concessionnaire sera tenu de rétablir les communications interceptées par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'administration compétente.

Art. 11. — *Passages au-dessus des routes et chemins.* — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par le ministre des Travaux publics ou le préfet, suivant les cas, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8m,00) pour la route nationale, à six mètres (6m,00) pour la route départementale et pour un chemin vicinal de grande communication et à quatre mètres (4m,00) pour un simple chemin vicinal ou rural (1).

Pour les viaducs, la hauteur libre, à partir du sol de la route, au-dessus de la chaussée dans toute sa largeur, ne sera pas inférieure à quatre mètres trente centimètres (4m,30).

La largeur entre les parapets sera au moins de (2)   . La hauteur de ces parapets ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à un mètre (1m,00).

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie exécutera les ouvrages d'art pour deux voies, la largeur des viaducs entre les parapets sera au moins de (2)   .

(1) Ces largeurs devront être augmentées suivant les besoins, notamment aux abords des grands centres de population et dans les pays où l'on peut prévoir l'emploi de machines agricoles.

(2) En général, dans le cas de la voie unique, 4m,50 pour la voie de 1m,44, 4 mètres

Art. 12. — *Passages au-dessous des routes et chemins.* — Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par le ministre des Travaux publics ou le préfet, suivant les cas, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8m,00) pour la route nationale, à six mètres (6m,00) pour la route départementale et pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4m,00) pour un simple chemin vicinal ou rural (1).

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de (2), pour les chemins à une voie, et de (2) sur les lignes ou sections pour lesquelles le concessionnaire exécutera les ouvrages d'art pour deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à deux mètres (2m,00) au moins au-dessus du niveau du rail. La distance verticale qui sera ménagée au-dessus des rails pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à (3) .

Art. 13. — *Passages à niveau.* — Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails et contre-rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle inférieur à 45°, à moins d'une autorisation formelle de l'administration supérieure.

L'ouverture libre des passages à niveau sera d'au moins six mètres (6m,00) pour les routes nationales et départementales et les chemins vicinaux de grande communication et d'au moins quatre mètres (4m,00) pour tous les autres chemins (4).

Le préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire, les types des barrières qu'il devra poser aux passages à niveau, ainsi que des abris ou maisons de gardes à établir. Il peut dispenser d'établir des maisons de gardes ou des abris, et même de poser des barrières, au croisement des chemins peu fréquentés.

La déclivité des routes et chemins aux abords des passages à niveau sera réduite à vingt millièmes au plus sur dix mètres de longueur de part et d'autre de chaque passage.

Art. 14. — *Rectifications des routes.* — Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison

pour les voies de 1m,055 et 1 mètre, 3m,70 pour la voie de 80 centimètres, 3m,60 pour les voies de 75 centimètres et de 60 centimètres. Dans le cas d'une ligne à double voie, 8 mètres pour la voie de 1m,44, 7m,30 pour les voies de 1m,055 et de 1 mètre, 6m,60 pour la voie de 80 centimètres et 6m,30 pour les voies de 75 centimètres et 60 centimètres.

(1) Ces largeurs devront être augmentées suivant les besoins, notamment aux abords des grands centres de population et dans les pays où l'on peut prévoir l'emploi de machines agricoles.

(2) Même largeur qu'à l'article 11.

(3) 4m,80 pour la voie de 1m,44; pour les autres voies, cette distance verticale sera égale à la plus grande hauteur du matériel roulant augmentée en général, et à moins de circonstances exceptionnelles dont il devra être justifié, de 60 centimètres.

(4) Ce minimum devra être augmenté suivant les besoins, notamment aux abords des grands centres de population et dans les pays où on peut prévoir l'emploi de machines agricoles.

des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder trois centimètres ($0^m,03$) par mètre pour les routes nationales et cinq centimètres ($0^m,05$) pour les routes départementales et les chemins vicinaux. Le préfet restera libre toutefois d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, en ce qui touche les routes départementales et les chemins vicinaux ; le ministre statuera en tout ce qui touche les routes nationales.

Art. 15. — *Ecoulement des eaux ; débouché des ponts.* — Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant la durée de sa concession, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours aurait été arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins (1) de largeur entre les parapets sur les chemins à une voie et (1) sur les chemins à deux voies, et ils présenteront en outre les garages nécessaires pour la sécurité des ouvriers de la voie. La hauteur des parapets ne pourra être inférieure à un mètre.

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

Dans tous les cas où l'administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par le concessionnaire, pour le service du chemin de fer, une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédent de dépense qui en résultera sera supporté, suivant les cas, par l'Etat, le département ou les communes intéressées, d'après l'évaluation contradictoire qui sera faite par les ingénieurs ou les agents désignés par l'autorité compétente et par les ingénieurs de la compagnie.

Art. 16. — *Souterrains.* — Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins (2) de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, pour les chemins à une voie, et (1) de largeur pour les lignes ou sections à deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à deux mètres (2 mèt.) au moins au-dessus du niveau du rail. Des garages seront établis à cinquante mètres (50 mèt.) de distance de chaque côté, et seront disposés en quinconce d'un côté à l'autre. La hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails sera de (3) . La distance verticale qui sera ménagée entre l'intrados et le dessus des rails, pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à (4) . L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2 mèt.) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

Art. 17. — *Maintien des communications.* — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, le concessionnaire sera tenu de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

(1) Même largeur qu'à l'article 11.

(2) Même largeur qu'à l'article 12.

(3) Cette hauteur sera égale à la hauteur maximum du gabarit du matériel roulant, augmentée d'un intervalle libre, nécessaire pour l'aérage, d'au moins un mètre vingt centimètres ($1^m,20$) pour une ou pour deux voies.

(4) Même distance verticale qu'à l'article 12.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais du concessionnaire, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve aucune interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

Art. 18. — *Exécution des travaux.* — Le concessionnaire n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité ; il sera tenu de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

Art. 19. — *Voies.* — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en   et du poids de (1)   kilogrammes au moins par mètre courant sur les voies de circulation.

L'espacement maximum des traverses sera de   d'axe en axe.

Art. 20. — *Clôtures.* — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par les murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition sont agréés par le préfet. Le concessionnaire pourra, conformément à l'article 20 de la loi du 11 juin 1880, être dispensé de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie ; mais il devra fournir des justifications spéciales pour être dispensé d'en établir :

1° Dans la traversée des lieux habités ;

2° Dans les parties contiguës à des chemins publics ;

3° Sur dix mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau ;

4° Aux abords des stations.

Art. 21. — *Indemnités de terrains et de dommages.*

Art. 22. — *Droits conférés au concessionnaire pour les expropriations, les servitudes*, etc.

Art. 23. — *Servitudes militaires.*

Art. 24. — *Mines.*

Art. 25. — *Carrières.*

[*Les articles 21 à 25 reproduisent les articles 11 à 15 du règlement d'administration publique du 6 août 1881 sur les tramways*, annexe XXI, page 321, *sans autres changements que ceux de pure forme qui résultent de la substitution des mots* chemins de fer *aux mots* voies ferrées posées sur les voies publiques, *ou de différences analogues*].

Art. 26. — *Contrôle et surveillance des travaux.* — Les travaux seront soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du ministre des Travaux publics.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté

(1) En général, et à moins de circonstances exceptionnelles dont il devra être justifié, 30 kilogrammes en fer et 25 kilogrammes en acier sur les chemins à voie large; le poids sera fixé dans chaque affaire pour les chemins à voie étroite.

et à la sûreté de la circulation. Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées entre entrepreneurs agréés à l'avance ; toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra obtenir de l'assemblée générale des actionnaires la sanction soit de la régie, soit du traité.

Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un entrepreneur, soit pour l'exécution des terrassements ou ouvrages d'art, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections du chemin, est, dans tous les cas, formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance du préfet auront pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Art. 27. — *Réception des travaux.*

Art. 28. — *Bornage et plan cadastral.*

(Les articles 27 et 28 reproduisent les articles 17 et 18 du règlement d'administration publique sur les tramways, dans les conditions expliquées à propos des articles 21 à 25.)

TITRE II. — *Entretien et exploitation.*

Art. 29. — *Entretien.* — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge du concessionnaire.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence du préfet et aux frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

Art. 30. — *Gardiens.* — Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais, partout où la nécessité en aura été reconnue par le préfet, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation sur les points où le chemin de fer traverse à niveau des routes ou chemins publics.

Art. 31. — *Matériel roulant.* — Le matériel roulant qui sera mis en circulation sur le chemin de fer concédé devra passer librement dans le gabarit, dont les dimensions sont définies par le deuxième paragraphe de l'article 7. Il devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles ; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions fixées ou à fixer pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins

de fer. Elles seront suspendues sur ressorts *et pourront être à deux étages* (1).

L'étage inférieur sera complètement couvert, garni de banquettes avec dossiers, fermé à glaces, muni de rideaux et éclairé pendant la nuit ; *l'étage supérieur* (1) *sera couvert et garni de banquettes avec dossiers ; on y accédera au moyen d'escaliers qui seront accompagnés, ainsi que les couloirs donnant accès aux places, de gardes-corps solides, d'au moins un mètre dix centimètres, de hauteur utile.*

Les dossiers et les banquettes devront être inclinés et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

Il y aura des places de   classes ; on se conformera, pour la disposition particulière des places de chaque classe, aux prescriptions qui sont arrêtées par le préfet.

L'intérieur de chaque compartiment contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

Le préfet pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures à voyageurs seront chauffées pendant la saison froide, sauf exceptions autorisées par le préfet, sur l'avis du service du contrôle.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

Le concessionnaire sera tenu, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Le nombre des voitures à frein qui doivent entrer dans la composition des trains sera réglé par le préfet en rapport avec les déclivités de la ligne.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes, composant le matériel roulant, seront constamment tenus en bon état.

Art. 32. — *Nombre minimum des trains.* — Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours la ligne entière dans chaque sens est fixé à   .

Art. 33. — *Règlements de police et d'exploitation.* — Le concessionnaire supportera les dépenses qu'entraînera l'exécution des ordonnances, décrets, décisions ministérielles et arrêtés préfectoraux rendus ou à rendre par application de la loi du 15 juillet 1845 et de celle du 11 juin 1880, au sujet de la police et de l'exploitation du chemin de fer.

Le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'approbation du préfet les règlements de service intérieur relatifs à l'exploitation du chemin de fer.

Le préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire et sur l'avis du service du contrôle, le maximum de la vitesse des convois de voyageurs et de marchandises sur les différentes sections de la ligne, la durée du trajet et le tableau de la marche des trains.

TITRE III. — *Durée, rachat et déchéance de la concession.*

Art. 34. — *Durée de la concession.* — La durée de la concession pour l   ligne   mentionnée   à l'article 1er du présent

(1) Supprimer les parties en *italique* si la largeur de la voie est inférieure à 1 mètre, les voitures à deux étages n'étant pas autorisées dans ce cas.

cahier des charges commencera à courir de la date de la loi qui approuvera la concession. Celle-ci prendra fin le .

Art. 35. — *Expiration de la concession.* — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le *département* sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les usines et installations de toute nature établies en vue de la production et du transport de l'énergie électrique ou autre destinée à l'exploitation du chemin de fer, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voie, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le *département* aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers (1), tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le *département* se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, a dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel au *département*.

Le *département* sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts ; et réciproquement, si le *département* le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois le *département* ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 36. — *Rachat de la concession.* — *(Les six premiers alinéas sont identiques à ceux de l'article 19 du cahier des charges des tramways,* annexe XXII, page 341, *sauf le changement du numéro des articles auxquels il y a des références : 2 au lieu de 3 et 35 au lieu de 17.)*

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, le chemin concédé ayant été déclaré d'intérêt général, l'Etat sera substitué au *département* dans tous les droits que ce dernier tient de la loi du 11 juin 1880 et du présent cahier des charges.

Si l'Etat rachète la concession passé le terme de *quinze* années qui est fixé dans le paragraphe premier du présent article, le rachat sera opéré suivant les dispositions qui précèdent. Dans le cas où, au contraire, l'Etat déciderait de racheter la concession avant l'expiration de ce terme, l'indemnité qui pourra être due au concessionnaire sera liquidée par une commission spéciale, conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880.

(1) Si le *département* veut se réserver la propriété des objets mobiliers tels que matériel roulant, mobilier et outillage, qui auront été payés, soit par lui, soit à l'aide de fonds dont il supporte ou garantit l'intérêt de l'amortissement, une clause spéciale devra insérée à cet effet dans la convention.

Art. 37. — *Déchéance.* — *(Article 20 du cahier des charges des tramways*, annexe XXII, page 342).

Art. 38. — *Achèvement des travaux en cas de déchéance.* — *(1er alinéa de l'article 21 du cahier des charges des tramways*, annexe XXII, page 342, *suivi des dix derniers alinéas de l'article 41 du règlement de police des tramways*, annexe XXI, page 329, *sauf de légères modifications de pure forme.)*

Art. 39. — *Interruption de l'exploitation.* — Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, le préfet prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire n'a pas valablement justifié qu'il est en état de reprendre et de continuer l'exploitation et s'il ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des Travaux publics. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

Art. 40. — *Cas de force majeure.* — *(Article 22 du cahier des tramways*, page 342.)

TITRE IV. — *Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises.*

Art. 41. — *Tarif des droits à percevoir.* — *(Article 23 du cahier des charges des tramways*, page 342.)

Art. 42. — *Composition des trains.* — A moins d'une autorisation spéciale et révocable du préfet, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures ou compartiments de toutes classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Art. 43. — *Bagages.*

Art. 44. — *Assimilation des classes de marchandises.*

Art. 45. — *Transport de masses indivisibles.*

Art. 46. — *Exceptions ; envois par groupe.*

Art. 47. — *Abaissement des tarifs.*

Art. 48. — *Délais d'expédition.*

Art. 49. — *Délais de livraison.*

Art. 50. — *Frais accessoires.*

Art. 51. — *Camionnage.*

Art. 52. — *Traités particuliers.*

*(Les articles 43 à 52 reproduisent identiquement les articles 24 à 33 du cahier des charges des tramways, sauf les modifications indiquées en note à l'*annexe XXII, pages 346 à 349, *et sauf la substitution du mot* chemin de fer *au mot* tramway.)

TITRE V. — *Stipulations relatives à divers services publics.*

Art. 53. — *Fonctionnaires ou agents du contrôle et de la surveillance.* — *(1er alinéa de l'art. 35 du cahier des charges des tramways.)*

La même faculté sera accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes, chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 54. — *Militaires et marins.* — Dans le cas où le gouvernement aurait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval

sur l'un des points desservis par le chemin de fer, le concessionnaire sera tenu de mettre immédiatement à sa disposition tous ses moyens de transport.

Le prix du transport qui sera opéré dans ces conditions, ainsi que le prix du transport des militaires ou marins voyageant soit en corps, soit isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, sera payé conformément aux tarifs homologués.

Dans le cas où l'Etat s'engagerait à fournir une subvention par annuités au concessionnaire, le prix de ces transports sera fixé à la moitié des mêmes tarifs.

Art. 55. — *Transports des prisonniers.* — Le concessionnaire sera tenu, à toute réquisition, de mettre à la disposition de l'administration un ou plusieurs compartiments de deuxième classe à deux banquettes, ou un espace équivalent, pour le transport des prévenus, accusés ou condamnés, et de leurs gardiens.

Il en sera de même pour le transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans des établissements d'éducation.

L'administration pourra, en outre, requérir l'introduction, dans les convois ordinaires, de voitures cellulaires lui appartenant, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd qui sera affecté au service régulier du chemin de fer.

Le prix de ces transports sera réglé dans les conditions indiquées à l'article précédent.

Art. 56. — *Service des postes et télégraphes.* — Le concessionnaire sera tenu de réserver, dans chacun des trains circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, un compartiment spécial de la deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches, ainsi que les agents du service des postes. L'espace réservé devra être fermé, éclairé et situé à l'étage inférieur des voitures.

L'administration des postes aura le droit de fixer à une voiture déterminée de chaque convoi une boîte aux lettres dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Elle pourra installer à ses frais, risques et périls, et sous sa responsabilité, des appareils spéciaux pour l'échange des dépêches, sans arrêt des trains.

L'administration des postes pourra aussi : 1° requérir un second compartiment dans les conditions indiquées au paragraphe 1er ; 2° requérir l'introduction de voitures spéciales lui appartenant dans les convois ordinaires du chemin de fer, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd qui sera affecté au service régulier du chemin de fer.

Les prix des transports qui pourront être requis dans les conditions ci-dessus seront payés par l'administration des postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'Etat se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, la mise à la disposition du service des postes d'un compartiment, en conformité du paragraphe 1er du présent article, sera effectuée gratuitement. Le prix de tous autres transports faits par le concessionnaire sur la réquisition de l'administration des postes est, dès à présent, fixé à la moitié des tarifs homologués.

Les agents des postes et des télégraphes en service ne seront égale-

ment assujettis qu'à la moitié de la taxe dans le cas où la ligne serait subventionnée par le Trésor.

Dans le même cas, les matériaux nécessaires à l'établissement ou à l'entretien des lignes télégraphiques seront transportés à moitié prix des tarifs homologués.

L'administration des postes pourra enfin exiger, le concessionnaire et le *département* entendus, et après s'être mise d'accord avec le ministre des Travaux publics, qu'un train spécial dans chaque sens soit ajouté au service ordinaire. Dans ce cas, que le chemin de fer soit subventionné ou non, le montant intégral des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite des produits qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'administration des postes suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord des arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le conseil de préfecture.

Les employés chargés de la surveillance du service des postes, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches et à la levée des boîtes, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure du chemin de fer.

Si le service des postes exige des bureaux d'entrepôt de dépêches dans les gares et stations, le concessionnaire sera tenu de lui fournir l'emplacement nécessaire ; cet emplacement sera déterminé sous l'approbation du ministre des Travaux publics. L'administration des postes en paiera le loyer dans le cas où le chemin de fer ne serait pas subventionné par l'Etat.

Lorsque le concessionnaire voudra changer les heures de départ des convois ordinaires, il sera tenu, dans tous les cas, d'avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

Art. 57. — *Lignes télégraphiques et téléphoniques.* — Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais, s'il en est requis par le ministre des Travaux publics, les lignes et appareils télégraphiques ou téléphoniques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation. Il devra toutefois, avant l'établissement des lignes, se pourvoir de l'autorisation du ministre des Postes et des Télégraphes.

Il pourra, avec l'autorisation du ministre des Postes et des Télégraphes, se servir des poteaux de la ligne télégraphique ou téléphonique de l'Etat, sur les points où une ligne semblable existe le long de la voie ; il ne pourra s'opposer à ce que l'Etat se serve des poteaux qu'il aura établis, afin d'y accrocher ses propres fils.

Le concessionnaire est tenu de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi des appareils télégraphiques ou téléphoniques, ainsi que l'organisation à ses frais du contrôle de ce service par les agents de l'Etat.

Les agents des postes et des télégraphes voyageant pour le contrôle du service de la ligne électrique du chemin de fer ou du service postal exécuté sur cette ligne auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du concessionnaire, sur le vu de cartes personnelles qui leur seront délivrées.

Dans le cas où l'Etat s'engagerait à fournir au concessionnaire une subvention par annuités, la même gratuité s'appliquerait aux agents voyageant pour la construction ou l'entretien des lignes télégraphiques ou téléphoniques établies le long de la voie ferrée.

Le gouvernement aura la faculté de faire le long des voies toutes les

constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ou de plusieurs lignes télégraphiques ou téléphoniques, sans nuire au service du chemin de fer. Il pourra aussi déposer sur les terrains dépendant du chemin de fer, le matériel nécessaire à ces lignes ; mais il devra le retirer dans le cas où il serait reconnu par le préfet que le concessionnaire a besoin de ces terrains pour le service du chemin de fer.

Sur la demande du ministre des Postes et des Télégraphes, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique ou téléphonique et son matériel.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents ordinaires les fils des lignes télégraphiques ou téléphoniques, de donner aux employés des télégraphes connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture de fils télégraphiques ou téléphoniques, les employés du concessionnaire auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

En cas de rupture de fils télégraphiques ou téléphoniques ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur-ingénieur de la ligne télégraphique, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Il sera alloué au concessionnaire une indemnité de cinquante centimes par kilomètre parcouru par la machine, quand le dommage ne proviendra pas du fait du concessionnaire ou de ses agents.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais du concessionnaire, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

Le concessionnaire ne pourra se refuser à recevoir et à transmettre les télégrammes officiels par ses fils et appareils, et dans des conditions qui seront déterminées par le ministre des Postes et des Télégraphes.

Dans le cas où le ministre des Postes et des Télégraphes jugera utile d'ouvrir au service privé certaines gares de la ligne, il devra s'entendre avec le concessionnaire pour régler les conditions et le prix de ce service.

Les fonctionnaires, agents et ouvriers commissionnés, chargés de la construction, de la surveillance et de l'entretien des lignes télégraphiques ou téléphoniques, ont accès dans les gares et stations et sur la voie ferrée et ses dépendances, pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure.

TITRE VI. — *Clauses diverses.*

Art. 58. — *Construction de nouvelles voies de communication.* — Dans le cas où le gouvernement, le département ou les communes ordonneraient ou autoriseraient la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, le concessionnaire ne pourra s'opposer à ces travaux ; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction

ou au service du chemin de fer, ni aucun frais pour le concessionnaire.

Art. 59. — *Concessions ultérieures de nouvelles lignes.* — (*Identique à l'article 43 du règlement de police des tramways*, annexe XXI, page 330.)

Art. 60. — *Concessions de chemins de fer d'embranchement et de prolongement. Gares communes.* — (*Le texte de cet article est identique à l'article 47 du règlement de police des tramways*, page 330, *sauf les modifications ci-après*) :

1° *L'alinéa suivant est ajouté entre le 3e et le 4e alinéa.*

Dans ce cas, lesdits concessionnaires ne paieront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

2° *Le dernier alinéa est remplacé par les dispositions ci-après :*

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des gares, il sera statué, le concessionnaire entendu, savoir :

Par le préfet, si les deux chemins sont d'intérêt local et situés dans le même département ;

Par le ministre, si les deux lignes ne sont pas situées dans le même département, ou si l'un des deux chemins est d'intérêt général.

Le concessionnaire se conformera aux mesures qui pourront lui être prescrites par l'administration en vue d'établir des moyens de transbordement commodes pour les marchandises dans toutes les gares de raccordement avec une autre voie ferrée et en vue d'éviter, autant que possible, un parcours trop long aux voyageurs et aux marchandises devant passer d'une voie à l'autre.

Art. 61. — *Embranchements industriels.* — (*Article 48 du règlement de police des tramways*, annexe XXI, page 331, *sauf de légères modifications de forme ; toutefois, le 16e alinéa de l'article 48 de ce règlement, qui renvoie au cahier des charges pour la fixation des tarifs à percevoir pour le matériel prêté, est remplacé par l'article 34 du cahier des charges type des tramways*, annexe XXII, page 349, *qui fixe ces tarifs.*)

Art. 62. — *Contribution foncière.* — La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances ; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

(*Le 2e alinéa est identique à celui de l'article 49 du règlement de police des tramways*, annexe XXI, page 333.)

Art. 63. — *Agents du concessionnaire.* — (*Identique à l'article 50 du règlement de police des tramways, sauf suppression de la phrase relative à l'uniforme.*)

Art. 64. — *Inspecteurs spéciaux.* — Il pourra être institué près du concessionnaire un ou plusieurs commissaires chargés d'exercer une surveillance spéciale sur tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des agents du contrôle.

Art. 65. — *Frais de contrôle.* — (*Identique à l'article 52 du règlement de police des tramways*, page 333, *sauf remplacement du 2e alinéa qui renvoie au cahier des charges pour fixer les frais de contrôle, par l'article 37 du cahier des charges type des tramways*, page 350, *qui fixe ces frais.*)

Art. 66. — *Cautionnement.*

Art. 67. — *Election de domicile.*

Art. 68. — *Jugement des contestations.*

Art. 69. — *Frais d'enregistrement.*

(*Les articles 66 à 69 sont identiques aux articles 38 à 41 du cahier des charges type des tramways*, annexe XXII, page 350.)

ANNEXE XXIV

Décret du 20 mars 1882, modifié par le décret du 23 décembre 1885, portant règlement d'administration publique sur les conditions financières imposées aux concessionnaires de chemins de fer d'intérêt local et de tramways (articles 16 et 39 de la loi du 11 juin 1880.)

Article premier. — Le capital de premier établissement qui doit servir de base pour l'application des articles 13 et 36 de la loi susvisée est fixé dans les conditions ci-après et dans les limites du maximum prévu par les actes de concession, à moins qu'il n'ait été fixé à forfait par une stipulation expresse.

Ce capital comprend toutes les sommes que le concessionnaire justifie avoir dépensées dans un but d'utilité pour l'exécution des travaux de construction proprement dits, l'achat du matériel fixe et d'exploitation, le parachèvement de la ligne après sa mise en exploitation, la constitution du capital-actions, l'émission des obligations, les intérêts des capitaux engagés pendant la période assignée à la construction par l'acte de concession ou jusqu'à la mise en exploitation, si elle a lieu avant le délai fixé. Il peut être augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances de recettes résultant de l'exploitation partielle des sections qui seraient ouvertes pendant ladite période de construction.

Les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations ne sont admises en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum spécialement stipulé dans l'acte de concession.

Art. 2. — Tout concessionnaire de chemin de fer d'intérêt local ou de tramway subventionné doit remettre au préfet du département, dans un délai de quatre mois, à partir du jour de la mise en exploitation de la ligne entière, le compte détaillé des dépenses de premier établissement qu'il a faites jusqu'à ce jour.

Il présente, avant le 31 mars de chaque année, un compte supplémentaire de celles qu'il peut être autorisé à ne faire qu'après la mise en exploitation pour le parachèvement de la ligne ; mais, en tout cas, le compte de premier établissement doit être clos quatre ans au plus tard après la mise en exploitation de la ligne entière.

Dans le cas où l'acte de concession a prévu que le capital de premier établissement pourrait être successivement augmenté, jusqu'à concurrence d'une somme déterminée et pendant un certain délai, pour travaux complémentaires, tels que agrandissements de gares, augmentation du matériel roulant, pose de secondes voies ou de voies de garage, le concessionnaire doit, chaque année, avant le 31 mars, présenter un compte détaillé des dépenses qu'il a ainsi faites pendant l'année précédente en vertu d'une autorisation spéciale et préalable, donnée par le ministre des Travaux publics, quand l'Etat a consenti à garantir ce capital complémentaire, et par le préfet dans les autres cas.

Art. 3. — Avant le 31 mars de chaque année, le concessionnaire remet au préfet du département un compte détaillé, établi d'après ses registres et comprenant pour l'année précédente :

1° Les produits bruts de toute nature de l'exploitation ;

2° Les frais d'entretien et d'exploitation, à moins que ces frais n'aient été déterminés à forfait par l'acte de concession ou par un acte postérieur.

Le compte d'entretien et d'exploitation ne peut comprendre aucune dépense d'établissement ni aucune dépense pour augmentation du matériel roulant.

Art. 4. — Le ministre des Travaux publics détermine, après avoir pris l'avis du ministre des Finances, les justifications que le concessionnaire doit produire à l'appui de ces différents comptes, dont les développements par article sont présentés conformément aux modèles arrêtés par lui.

Art. 5. — Les comptes ainsi produits par le concessionnaire sont soumis à l'examen d'une commission instituée par le ministre des Travaux publics et composée ainsi qu'il suit :

Le préfet ou le secrétaire général délégué, président ;

Un membre du conseil général du département ou du conseil municipal, si la concession émane d'une commune, ledit membre désigné par le conseil auquel il appartient ;

Un ingénieur des ponts et chaussées ou des mines, désigné par le ministre des Travaux publics ;

Un fonctionnaire de l'administration des finances, désigné par le ministre des Finances.

La commission désigne elle-même son secrétaire ; s'il est pris en dehors de son sein, il n'a que voix consultative.

Le président a voix prépondérante en cas de partage.

Dans le cas où la ligne s'étend sur plusieurs départements, il est institué une commission spéciale pour chaque département. Ces commissions peuvent se réunir et délibérer en commun si la concession a été faite conjointement par les conseils généraux de ces départements. par application des articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871 ; la présidence appartient au préfet du département que la ligne traverse dans la plus grande longueur.

Art. 6. — Le concessionnaire est tenu de représenter les registres, pièces comptables, correspondances et tous autres documents que la commission juge nécessaires à la vérification des comptes.

La commission peut se transporter au besoin, par elle-même ou par ses délégués, soit au siège de l'entreprise, soit dans les gares, stations ou bureaux de la ligne.

Art. 7. — La commission adresse son rapport avec les comptes et les pièces justificatives au ministre des Travaux publics, qui les examine après les avoir communiqués au ministre des Finances.

Si cet examen ne révèle pas de difficultés ou si les modifications jugées nécessaires sont acceptées par le ministre des Finances, le département, les communes et le concessionnaire, le ministre des Travaux publics arrête définitivement le capital de premier établissement qui doit servir de base pour l'application des articles 13 et 36 de la loi du 11 juin 1880.

Il est procédé de la même manière pour arrêter annuellement le chiffre de la subvention due par l'Etat, le département ou les communes, et, lorsqu'il y a lieu, la part revenant à l'Etat, au département, aux communes ou aux intéressés, à titre de remboursement de leurs avances, sur le produit net de l'exploitation.

Art. 8. — Lorsqu'il n'y a pas accord entre l'Etat, le département ou la commune et le concessionnaire, les comptes sont soumis, avec toutes les pièces à l'appui, à la commission de vérification des comptes des compagnies de chemins de fer, instituée en exécution du décret du 28 mars 1883.

La commission adresse son rapport au ministre des Travaux publics, qui statue, après avoir pris l'avis du ministre des Finances, sauf recours au Conseil d'Etat.

Par dérogation à l'article 7, cette commission est toujours consultée sur les comptes des lignes d'intérêt local et des tramways dont les concessionnaires sont liés à l'Etat par des conventions financières pour des chemins de fer d'intérêt général.

Elle est, en outre, consultée directement et sans l'intervention de la commission locale, prévue par l'article 5, sur les comptes des lignes d'intérêt local et des tramways concédés à un département ou à une commune et non rétrocédés.

Dans tous les cas, elle a les pouvoirs conférés par l'article 6 aux commissions locales.

Art. 9. — En présentant son compte annuel, le concessionnaire peut demander une avance sur la somme qui lui sera due à titre de subvention.

Le montant de l'avance est déterminé par le ministre des Travaux publics, sur le rapport de la commission locale, après communication au ministre des Finances.

Dans le cas où le règlement définitif des comptes de l'exercice ferait reconnaître que cette avance a été trop considérable, le concessionnaire devra rembourser immédiatement l'excédent au Trésor, au département ou à la commune, avec les intérêts à 4 0/0 par an.

Art. 10. — La comptabilité de tout concessionnaire subventionné est soumise à la vérification de l'inspection générale des finances, qui a, pour l'accomplissement de cette mission, tous les droits dévolus aux commissions de contrôle par l'article 6 du présent décret.

Art. 11. — Dans le cas où l'Etat n'a pris aucun engagement et où l'entreprise de chemin de fer ou de tramway est subventionnée seulement par un département ou par une commune, il est procédé à l'examen et au règlement des comptes dans les mêmes formes ; mais les attributions conférées au ministre des Travaux publics par les articles 4, 5, 7 et 9 sont exercées par le préfet, sans qu'il soit besoin de consulter le ministre des Finances.

Lorsqu'une des parties conteste le compte arrêté par le préfet, l'article 8 est applicable.

Art. 12. — Si la subvention est donnée par le département ou la commune en capital, en terrains, en travaux ou sous toute autre forme que celle d'annuités, elle est évaluée et transformée en annuités au taux de 4 0/0, pour l'application des articles 13 et 36 de la loi, aux termes desquels l'Etat ne peut subvenir pour partie aux insuffisances annuelles qu'à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le département ou la commune.

Art. 13. — La subvention à allouer pour l'année de la mise en exploitation de la ligne sera calculée, d'après les bases indiquées dans les articles 13 et 36 de la loi susvisée, au prorata du temps écoulé depuis le jour de l'ouverture de la ligne jusqu'au 31 décembre suivant.

Chaque loi ou décret par lequel l'Etat s'engage à subventionner un chemin de fer d'intérêt local ou un tramway fixe le maximum de la charge annuelle qui peut résulter pour le Trésor de l'application des articles 13 ou 36 de la loi susvisée, de manière que le montant réuni de ces maxima ne dépasse, en aucun cas, la somme de 400,000 francs fixée par l'article 14 pour l'ensemble des lignes situées dans un même département.

ANNEXE XXV

Extrait de la loi de finances du 13 avril 1898 autorisant l'allocation de subventions aux services réguliers de voitures automobiles.

Art. 86. — Lors de l'établissement de services réguliers de voitures automobiles destinés au transport des marchandises en même temps qu'au transport des voyageurs et subventionnés par les départements ou les communes intéressées, l'Etat peut s'engager, dans les limites déterminées conformément à l'article 14 de la loi du 11 juin 1880, à concourir au paiement des subventions, sans que la durée pour laquelle l'engagement est contracté puisse dépasser dix années.

Les subventions de l'Etat ne peuvent être accordées qu'à des entreprises justifiant de moyens d'action suffisants pour transporter chaque jour, sur toute la longueur desservie, au moins 10 tonnes de marchandises, à une vitesse moyenne de 6 kilomètres, et 60 voyageurs avec 2 tonnes de bagages et messageries, à une vitesse moyenne de 12 kilomètres.

La subvention de l'Etat, pour chaque exercice, est calculée d'après le parcours annuel des véhicules et leur capacité en marchandises, voyageurs, bagages et messageries. Elle ne peut dépasser deux cent cinquante francs (250 fr.) par kilomètre de longueur des voies publiques desservies quotidiennement, ni être supérieure à la moitié de la subvention totale allouée par les départements ou les communes, avec ou sans le concours des intéressés. Toutefois, elle peut atteindre trois cents francs (300 fr.) par kilomètre et les trois cinquièmes de la subvention totale dans les départements où la valeur du centime additionnel aux quatre contributions directes est comprise entre 20,000 et 30,000 francs ; elle peut atteindre trois cent cinquante francs (350 fr.) par kilomètre et les deux tiers de la subvention totale dans les départements où cette valeur est inférieure à 20,000 francs.

La subvention de l'Etat ainsi calculée ne peut se cumuler avec aucun subside régulier imputé sur les fonds inscrits au budget, en dehors des allocations qui seraient obtenues à la suite d'adjudications passées pour l'exécution d'un service public.

Le contrat qui alloue la subvention pour le paiement de laquelle le concours de l'Etat est demandé détermine les localités à desservir, le nombre et la capacité minima des véhicules, le nombre minimum des voyages et leur durée maxima, le montant maximum des prix à percevoir pour le transport et les pénalités encourues en cas d'inexécution de ces engagements. Il est approuvé, sur le rapport du ministre des Travaux publics, par un décret délibéré en Conseil d'Etat, qui fixe le montant maximum du concours annuel de l'Etat.

Un règlement d'administration publique déterminera les formes à suivre pour justifier de l'exécution des services subventionnés par l'Etat et les conditions dans lesquelles les comptes sont arrêtés par le préfet ou, en cas de désaccord, par le ministre des Travaux publics, après avis du ministre des Finances, sauf le recours au Conseil d'Etat des départements et communes intéressés ou de l'entrepreneur.

QUATRIÈME PARTIE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES DES TARIFS DES GRANDS RÉSEAUX

ANNEXE XXVI

Tarif général de grande vitesse commun aux sept grands réseaux. (Prix et conditions d'application.)

NOTA. — Les dispositions qui résultent des lois, ordonnances, décrets et arrêtés ministériels en vigueur sont imprimées en *italique*.

CHAPITRE PREMIER. — Voyageurs. Prix de transport et conditions d'application.

Article premier. — Les prix à percevoir pour le transport des voyageurs sont fixés d'après les bases suivantes (1) :

1re classe (voitures couvertes, garnies et fermées à glaces)	0 fr. 112 (2)	par voyageur et par kilomètre, impôt compris.
2e classe (voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées)	0 0756	
3e classe (voitures couvertes et fermées à vitres)	0 04928	

Art. 2. — Pour les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que pour les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, les prix à percevoir sont fixés d'après les bases suivantes (2), représentant le quart du tarif du cahier des charges (3) :

1re classe	0 fr. 028	par voyageur et par kilomètre, impôt compris.
2e classe	0 021	
3e classe	0 0154	

(1) Pour les prix de transport sur les lignes de banlieue de la compagnie de l'Ouest, voir les prix spéciaux de cette compagnie.

Sur la ligne de Vincennes (compagnie de l'Est), les prix à appliquer pour la 1re et la 2e classe sont ceux de la 2e et de la 3e classe fixés à l'article premier.

(2) Pour le réseau de l'Etat, la base des prix de transport des voyageurs est exceptionnellement, pour la 1re classe, de 0 fr. 10192, impôt compris.

(3) Sur la ligne de Vincennes (compagnie de l'Est), les prix à appliquer pour la 1re et la 2e classe sont ceux de la 1re et de la 3e classe fixés à l'article 2.

Art. 3. — Au-dessous de trois ans, les enfants ne paient rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.

De trois à sept ans, les enfants paient demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.

Au-dessus de sept ans, les enfants paient place entière.

Art. 4. — Le transport des voyageurs est effectué moyennant le paiement préalable du prix de la place. Ce paiement est constaté par la délivrance d'un billet valable seulement pour la date qui y est portée et pour la classe de voitures qu'il indique.

Le voyageur qui veut prendre place, sur tout ou partie du parcours, dans une voiture d'une classe supérieure à celle indiquée par son billet, est tenu, avant de changer de classe, d'en faire la déclaration au conducteur du train et de payer, pour le parcours effectué en déclassement, un supplément égal à la différence, d'après le tarif ordinaire des billets simples, entre le prix de la place par lui occupée et le prix de la place à laquelle son billet lui donnait droit (1).

Art. 5. — La distribution des billets commence, au plus tard, dans les grandes gares ou stations (2), 30 minutes, et, dans les autres gares et stations, 15 minutes avant l'heure réglementaire du départ du train.

Elle cesse, au plus tôt, dans les grandes gares ou stations (2), pour les voyageurs avec bagages, 15 minutes, et, pour les voyageurs sans bagages, 5 minutes avant l'heure réglementaire du départ du train. Dans les autres gares et stations, la distribution cesse, soit pour les voyageurs avec bagages, soit pour les voyageurs sans bagages, 5 minutes avant l'heure réglementaire. Toutefois, lorsque le train sera en retard, il devra autant que possible être délivré des billets aux voyageurs, avec ou sans bagages, qui se présenteront dans les limites fixées plus haut avant l'heure annoncée pour le passage du train en retard.

Art. 6. — Les voyageurs doivent présenter leurs billets à toute réquisition des agents des compagnies.

Tout voyageur qui ne peut rendre son billet à l'arrivée doit solder, avant de sortir de la gare ou de la station, le prix de la place qu'il a occupée ; le prix à payer est celui de la classe du compartiment dans lequel le voyageur était placé et du plus long parcours du train depuis la dernière gare ou station où un contrôle général a été opéré, à moins que le voyageur ne puisse justifier de son point de départ, auquel cas il ne paie qu'à partir de ce point.

Art. 7. — Toutes les gares et stations d'un même réseau correspondent directement les unes avec les autres pour la délivrance des bil-

(1) Sur le réseau de l'Etat, la validité est augmentée de 24 heures pour les billets comportant un trajet d'au moins 300 kilomètres, afin de permettre aux porteurs desdits billets de s'arrêter à une ou plusieurs gares intermédiaires. Les voyageurs qui profitent de cette faculté d'arrêt doivent : 1° faire viser leurs billets à l'arrivée dans les gares où ils s'arrêtent; 2° ne prendre pour la continuation de leur voyage après arrêt, que des trains se dirigeant vers la destination indiquée sur leurs billets, et 3° être rendus à cette destination *au plus tard* le lendemain du jour et à l'heure même de l'arrivée du train par lequel ils y seraient parvenus la veille s'ils ne s'étaient pas arrêtés en cours de route.

(2) Le recueil des tarifs donne la nomenclature des grandes gares ou stations de chaque compagnie.

lets aux voyageurs (1). Ces billets ne sont, en principe, valables que par l'itinéraire le plus court (2).

CHAPITRE II. — Bagages, articles de messageries, marchandises, denrées, lait, finances, valeurs, objets d'art, chiens.

SECTION PREMIÈRE. — PRIX DE TRANSPORT ET CONDITIONS D'APPLICATION

§ I. — Bagages.

Art. 8. — Tout voyageur dont le bagage ne pèse pas plus de 30 kilogrammes n'a à payer, pour le transport de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'applique pas aux enfants transportés gratuitement, et elle est réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

Art. 9 *(art. 1er, § 6, de l'arrêté ministériel du 24 mars 1898)*. — Les excédents de bagages sont taxés ainsi qu'il suit :

De 0 à 40 kilogrammes inclusivement, par tonne et par kilomètre, sans que, dans aucun cas, la taxe puisse être supérieure à celle d'un excédent de plus de 40 kilogrammes............. *0 fr. 50* } *Impôt compris.*

Au-dessus de 40 kilogammes, par tonne et par kilomètre.. 0 fr. 40 } *Impôt compris.*

Ce dernier prix sera appliqué aux excédents de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de 40 kilogrammes.

Art. 10. — Les excédents de bagages des militaires ou marins voyageant au quart du tarif du cahier des charges, ne sont assujettis qu'au quart de la taxe réglée par l'article 9.

Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de perception est fixé à 10 centimes par expédition, frais de chargement et de déchargement compris.

Art. 11. — Le transport des excédents de bagages a lieu moyennant le paiement préalable de la taxe due pour ces excédents.

Art. 12. — L'enregistrement des bagages est effectué sur la présentation du billet de place du voyageur ; il est constaté par la délivrance d'un bulletin.

Cet enregistrement est accepté pour la station inscrite sur le billet délivré au voyageur (3) ; mais, dans le cas où la station de départ ne distribuerait pas de billets pour la station définitive indiquée par le voyageur, l'enregistrement des bagages n'en serait pas moins effectué pour cette dernière station, et, par conséquent, les bagages, quelle que soit leur destination, ne seront soumis qu'à un seul droit d'enregistrement et à un seul droit de chargement et de déchargement, lorsqu'il y a lieu, toutefois, de percevoir ce dernier droit.

Art. 13. — L'acceptation des bagages pour l'enregistrement cesse, dans toutes les gares ou stations, 2 minutes, au plus tôt, après l'heure

(1) *Compagnie de l'Ouest.* — Toutefois, lorsque l'itinéraire de la gare de départ à la gare d'arrivée s'établira en traversant Paris, de Saint-Lazare à Montparnasse, ou *vice versa*, il ne sera délivré de billet direct que jusqu'à Paris.

(2) Les voyageurs peuvent être exceptionnellement autorisés à suivre au prix de l'itinéraire court, certains itinéraires allongés. Les trains à utiliser et les conditions de leur usage sont portés par les affiches de service à la connaissance du public à chaque changement d'horaire.

(3) Sur le réseau de l'Etat, s'il s'agit d'un billet comportant un trajet d'au moins 300 kilomètres, l'enregistrement est accepté pour la station intermédiaire indiquée par le voyageur.

fixée par l'article 5 pour la cessation de la délivrance des billets aux voyageurs ayant des bagages (1).

Les bagages présentés trop tard à l'enregistrement sont expédiés, au choix du voyageur, en grande ou en petite vitesse, et sont taxés pour leur poids intégral, soit d'après le tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse (voir les articles 14 et 45 ci-après), soit d'après le tarif général des marchandises à petite vitesse, première série (voir le tarif général de la petite vitesse) ; dans ce dernier cas, le voyageur aura à payer, en outre du transport de ses bagages par le chemin de fer, le prix du camionnage de la gare des voyageurs à la gare des marchandises, lorsque le service de la grande vitesse et celui de la petite vitesse ne se trouveront pas réunis dans la même gare.

§ II. — Articles de messagerie et marchandises.

Art. 14. — Les articles de messagerie et marchandises à grande vitesse sont taxés sans distinction de nature, en tant qu'ils ne contiennent pas de finances, valeurs ou objets d'art, pour lesquels il existe un tarif *ad valorem*, d'après les bases suivantes :

1° Expéditions d'un poids ne dépassant pas 40 kilogrammes :
(Art. 1er, § 5, de l'arrêté ministériel du 24 mars 1898.)

Par tonne et kilomètre :

Jusqu'à 200 kilomètres		*0 fr. 35*
Pour chaque kilomètre en excédent au delà de	*200 jusqu'à 300 kilomètres*	*0 32*
	300 — 400 —	*0 31*
	400 — 800 —	*0 30*
	800 — 1000 —	*0 28*
	1000 kilomètres	*0 25*

En aucun cas, la taxe ne pourra être supérieure à celle d'une expédition pesant plus de 40 kilogrammes.

2° Expéditions d'un poids supérieur à 40 kilogrammes :
Par tonne et par kilomètre :

Jusqu'à 100 kilomètres		0 fr. 32
Pour chaque kilomètre en excédent au delà de	100 jusqu'à 300 kilomètres	0 30
	300 — 500 —	0 28
	500 — 600 —	0 26
	600 — 700 —	0 24
	700 — 800 —	0 22
	800 — 900 —	0 20
	900 — 1000 —	0 18
	1000 — 1100 —	0 16
	1100 kilomètres	0 14

§ III. — Denrées.

Art. 15. — Les denrées ci-après désignées, transportées à grande vitesse, sont taxées ainsi qu'il suit :

(1) Le syndicat du chemin de fer de Petite-Ceinture ne sera tenu de transporter par un train que les bagages qui auront été présentés à l'enregistrement cinq minutes au moins avant l'heure réglementaire du départ de ce train *(Décision ministérielle du 17 mars 1900).*

Animaux vivants en cages ou en paniers, dont la désignation suit : agneaux, cailles, chevreaux, cochons de lait (petits porcs dont le poids, par tête, ne dépasse pas 30 kilogr., emballage compris), lapins, pigeons, volailles.
Beurre.
Boissons dont la désignation suit :
Bière, cidre, vinaigres, vins.
Champignons.
Charcuterie.
Cobayes (cochons d'Inde).
Conserves alimentaires.
Coquillages frais.
Cornichons.
Crustacés (crabes, crevettes, écrevisses, homards, langoustes).
Escargots.
Fromages.
Fruits (citrons, fraises, olives, oranges, raisins, etc.).
Gibier abattu.
Glace à rafraîchir.
Graisses (margarine, saindoux, suif frais).
Harengs.
Huîtres.
Lait (1).
Légumes.
Levures.
Melons.
Œufs.
Pain.
Pâtisserie.
Poissons.
Tortues vivantes.
Vendanges en cuveaux ou en fûts.
Viandes.
Volailles mortes.

1° Expéditions d'un poids ne dépassant pas 40 kilogrammes :
(Art. 1er, § 5, de l'arrêté ministériel du 24 mars 1898.)

Prix fixés à l'article 14 pour les articles de messagerie et marchandises d'un poids équivalent, sans que la taxe puisse être supérieure à celle d'une expédition de plus de 40 kilogrammes.

2° Expéditions d'un poids supérieur à 40 kilogrammes :

Par tonne et par kilomètre :

Jusqu'à 100 kilomètres		0 fr.	24
Pour chaque kilomètre en excédent au delà de	100 jusqu'à 300 kilomètres	0	225
	300 — 500 —	0	21
	500 — 600 —	0	195
	600 — 700 —	0	18
	700 — 800 —	0	165
	800 — 900 —	0	15
	900 — 1000 —	0	135
	1000 — 1100 —	0	12
	1100 kilomètres	0	105

Art. 15 *bis*. — Les prix résultant de l'application des barèmes prévus aux articles 14 et 15 ci-dessus pour les expéditions d'un poids supérieur à 40 kilogrammes seront appliqués à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de

(1) *Compagnie de l'Ouest.* — Le lait est taxé d'après son poids cumulé avec celui des boîtes. Le retour des boîtes à lait vides a lieu franco (à l'exception des frais d'enregistrement et de récépissé) en petite vitesse, dans les conditions prévues au tarif spécial G. V. n° 14. Voir, de plus, le tarif spécial P. V. n° 3.

Compagnie de l'Est. — Le retour à vide des pots à lait a lieu franco.

Compagnies Paris-Lyon-Méditerranée et Orléans. — Le retour des boîtes à lait vides a lieu franco (à l'exception des frais d'enregistrement et de récépissé).

40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même des prix des tarifs spéciaux dont l'application aura été revendiquée par l'expéditeur sur la déclaration d'expédition ; mais dans le cas où le tarif appliqué à l'un des colis ainsi groupés comporte des délais supplémentaires, ces délais régiront l'envoi tout entier.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans l'alinéa précédent ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie et de roulage et autres intermédiaires de transports, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

§ IV. — **Finances, valeurs, objets d'art.**

Art. 16 (*art. 1er, § 4, de l'arrêté ministériel du 24 mars 1898*). — *Le prix à percevoir pour le transport de l'or et de l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, du plaqué d'or ou d'argent, du mercure et du platine, ainsi que des bijoux, broderies, dentelles, pierres précieuses, objets d'art* (tableaux, statues, bronzes d'art) *et autres valeurs, est fixé* ad valorem *et à raison de :*

0 fr. 00252 par fraction indivisible de 1,000 francs et par kilomètre, impôts compris.

Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de perception par 1,000 francs est fixé à 0 fr. 25 sans que la taxe, par expédition, puisse être inférieure à 0 fr. 40.

La taxe des divers articles compris dans l'énumération qui précède ne sera, dans aucun cas, inférieure à la plus forte des deux taxes qui pourrait être appliquée, soit d'après la valeur déclarée et en conformité du tarif ci-dessus, soit d'après le poids constaté et en conformité du tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse.

Les monnaies de billon seront considérées comme marchandises et taxées d'après leur poids.

Art. 17. — Les compagnies ne sont pas tenues d'accepter les finances et valeurs à découvert.

Les expéditeurs devront se conformer, pour le conditionnement des finances et valeurs, au règlement approuvé par l'administration supérieure.

En cas de perte, les compagnies ne sont pas tenues de rembourser au delà de la somme déclarée.

§ V. — **Chiens.**

Art. 18. — Le prix à percevoir pour le transport des chiens dans les trains de voyageurs est fixé à :

0 fr. 0168 par tête et par kilomètre, impôt compris, sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30.

Art. 19 (*art. 67 de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846*).

Aucun animal n'est admis dans les voitures servant au tranport des voyageurs ; toutefois, les compagnies pourront placer dans des compartiments spéciaux les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit.

Art. 20. — Lorsque les chiens voyageront sans être accompagnés,

le chargement et le déchargement de ces animaux seront opérés par les soins et aux risques et périls de l'expéditeur et du destinataire.

Si le destinataire ne se trouve pas présent à l'arrivée du train, les compagnies seront exonérées de toute responsabilité pour les accidents qui pourraient arriver aux chiens pendant le déchargement, et ces animaux seront mis en fourrière conformément à l'article 27 ci-après.

Les compagnies seront également exonérées de toute responsabilité, en l'absence du destinataire, pour la perte des chiens qui s'enfuiraient pendant le déchargement.

Art. 21. — Les expéditeurs de chiens accompagnés ou non accompagnés peuvent d'ailleurs, s'ils le désirent, les faire transporter aux prix et conditions du tarif des ANIMAUX EN CAGES, fixés par l'article 36 ci-après.

§ VI.— Marchandises ne pesant pas 200 k. sous le volume d'un mètre cube.

Art. 22 *(art. 1er, § 1er, de l'arrêté ministériel du 24 mars 1898).* — *Les denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif du cahier des charges et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube, sont taxés moitié en sus des prix fixés par le tarif général, sans que, dans aucun cas, la taxe à percevoir puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du tarif simple au poids fictif, calculé à raison de 200 kilogrammes par mètre cube.*

Dans le cas où ces denrées et objets sont dénommés dans un tarif spécial, les prix de ce tarif sont applicables sans surtaxe, à moins d'indication contraire expressément formulée.

La surtaxe n'est, d'ailleurs, pas applicable aux colis de 0 à 40 kilogrammes, qui sont taxés aux prix fixés dans les articles 9 et 14.

Les marchandises susceptibles d'être taxées moitié en sus figurent avec un astérisque dans la classification générale des marchandises de petite vitesse.

§ VII. — Masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles.

Art. 23. — Les prix du tarif sont augmentés de moitié pour les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogrammes et portés au double pour les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, mais ne dépassant pas 8,000 kilogrammes.

Les compagnies n'acceptent pas le transport des masses indivisibles pesant plus de 8,000 kilogrammes ni des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel (1).

Si, nonobstant la disposition qui précède, les compagnies transportent des masses indivisibles pesant plus de 8,000 kilogrammes ou des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel, elles devront, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration supérieure sur la proposition des compagnies.

Dans toutes les gares d'expédition ou de destination où il n'existe pas de grues ou de treuils de force suffisante pour le chargement ou le déchargement des masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilo-

(1) *Compagnie de l'Ouest.* — **La longueur normale du matériel affecté au transport des marchandises est de 6m,50.**

grammes, le chargement et le déchargement en seront faits par les soins et aux frais, risques et périls de l'expéditeur et de destinataire.

SECTION II. — FRAIS ACCESSOIRES.

Art. 24 *(art. 2 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900).* — ENREGISTREMENT. — *Il est perçu pour l'enregistrement des bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées, lait, finances, valeurs, objets d'art et chiens un droit de 0 fr. 10 par expédition.*

Pour les expéditions empruntant plusieurs lignes concédées à des compagnies différentes, ce droit est perçu seulement à la gare expéditrice.

Art. 25 *(art. 3 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900).* — MANUTENTION. — *Il est perçu pour la manutention (chargement et déchargement) des bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées et lait, un droit de 1 fr. 50 par tonne.*

La perception a lieu par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Sont exempts de tout droit de manutention :

1° Les expéditions dont le poids ne dépasse pas 40 kilogrammes ;

2° Les articles taxés à la valeur ;

3° *Les chiens.*

Art. 26 *(art. 4 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900).* — PESAGE. — *Il est perçu pour toute marchandise qui, sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, serait soumise à un pesage en dehors de celui que la compagnie doit faire à ses frais, au départ, pour établir la taxe :*

Un droit de 0 fr. 10 par fraction indivisible de 100 kilogrammes et par chaque pesage supplémentaire.

Dans ce cas, la compagnie doit, sur la demande des intéressés, délivrer gratuitement un bulletin constatant le poids des marchandises pesées.

La taxe du pesage supplémentaire n'est pas exigible si ce pesage constate une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire.

Art. 27 *(art. 6 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900).* — MAGASINAGE. — *Lorsque les articles de messagerie, marchandises, denrées et lait, adressés en gare ne sont pas enlevés, pour quelque cause que ce soit, dans les délais déterminés à l'article 55, il est perçu pour le magasinage :*

Un droit fixé, par fraction indivisible de 100 kilogrammes à :

0 fr. 05 pour la première période de 24 heures ;

0 fr. 05 pour la deuxième période de 24 heures ;

0 fr. 05 pour la troisième période de 24 heures ;

0 fr. 10 pour chaque période de 24 heures en sus.

Le même droit de magasinage est perçu, par fraction indivisible de 1,000 francs et par 24 heures, pour les articles à la valeur placés dans les mêmes conditions.

Dans les deux cas ci-dessus, le minimum de la perception est fixé à 0 fr. 10.

Les droits ci-dessus fixés sont également applicables aux articles de messagerie, marchandises, denrées, lait et articles à la valeur adressés à domicile, et dont le destinataire serait absent ou inconnu, ou refuserait de prendre livraison, à la condition qu'avis de ces circonstances sera adressé immédiatement par la compagnie à l'expéditeur ou au cédant.

Dans ce cas, les frais de retour des colis à la gare sont à la charge de la marchandise.

Les chiens dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée sont mis en fourrière aux frais, risques et périls de qui de droit.

Les frais de fourrière sont acquittés sur justification des dépenses.

Art. 28 *(art. 35 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 modifié le 28 février 1903).* — AVIS DE SOUFFRANCE A ADRESSER A L'EXPÉDITEUR. — *La compagnie ne peut percevoir les majorations de taxes pour magasinage prolongé qu'à charge, par la gare destinataire, d'aviser directement l'expéditeur le jour où commence la majoration.*

A défaut d'envoi de cet avis, la taxe de 0 fr. 05 par 100 kilogrammes et par jour, reste seule applicable. L'envoi de la lettre d'avis a l'expéditeur donne lieu à la perception d'une taxe de 0 fr. 15.

Art. 29 *(art. 7 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 modifié le 28 février 1903).* — DÉPOT DES BAGAGES. — *Il est perçu pour la garde des bagages déposés dans les gares* (1), *sous la responsabilité de la compagnie, soit avant le depart, soit après l'arrivée des trains, un droit fixé par article, à :*

0 fr. 05 pour la première période de 24 heures ;
0 fr. 05 pour la deuxième période de 24 heures ;
0 fr. 05 pour la troisième période de 24 heures ;
0 fr. 10 pour la quatrième période de 24 heures ;
0 fr. 15 pour la cinquième période de 24 heures;
0 fr. 20 pour chaque période de 24 heures en sus des précédentes.

En ce qui concerne les objets énumérés ci-après : glaces et pianos ; petites voitures, telles que voitures d'enfants et de malades, voitures de marchands ambulants, brouettes, petits chariots et fauteuils roulants; bicyclettes, tandems, tricycles, voitures automobiles ; machines et mécaniques, telles que machines à coudre, meules à aiguiser, appareils de chauffage, appareils distillatoires, tours et autres machines-outils; emballages vides non démontés ; échelles et pièces de bois ou de fer de plus de 2 mètres de longueur ; denrées non emballées; pots de fleurs, arbres et arbustes, les taxes inscrites au tableau sont doublées lorsque ces objets restent à la consigne après avoir été transportés comme bagages, ou lorsqu'ils y ont été déposés par une personne qui, au moment du retrait, présentera un billet de place ou une carte équivalente. Elles sont quadruplées lorsque le déposant ne présente pas cette pièce justificative.

Dans tous les cas, le minimum de la perception est fixé à 0 fr. 10.

La compagnie peut refuser le dépôt des objets dont la longueur dépasse les dimensions du matériel.

Le dépôt, avant le départ, est constaté par la délivrance d'un bulletin; le dépôt, après l'arrivée, est constaté, soit par la délivrance d'un bulletin, soit par la conservation, entre les mains du voyageur, du bulletin délivré au départ. Dans ce dernier cas, l'heure d'entrée des bagages au dépôt est constatée par les registres de la Compagnie.

Les Compagnies peuvent être autorisées sur leur demande, à étendre la taxe et les dispositions ci-dessus à leurs bureaux d'omnibus placés dans l'intérieur des villes. Les autorisations précédemment accordées sont maintenues (1).

(1) *Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et Compagnie de l'Ouest.* — La taxe et les dispositions ci-dessus sont applicables aux bureaux d'omnibus placés dans l'intérieur des villes.

Sont exempts de droit de garde ou de dépôt, les bagages des voyageurs forcés de s'arrêter dans les gares de bifurcation pour attendre le départ du premier train qui doit les conduire à destination.

Lorsque l'encombrement des magasins affectés au dépôt des bagages dans une gare a été constaté par le commissaire de surveillance administrative, la Compagnie est autorisée à faire camionner d'office tout bagage qui ne serait pas retiré dans le délai déterminé ci-après :

Trois jours pour les gares de Paris, cinq jours pour les gares désignées par le ministre des Travaux publics, et huit jours pour les autres gares ; ce délai commence à courir :

Pour les bagages accompagnés ou non, qui n'ont pas été retirés à l'arrivée du train, à dater du lendemain de cette arrivée ;

Pour les colis mis à la consigne au départ, à dater du jour du dépôt.

Le camionnage est fait au domicile indiqué sur les bagages et colis, si ceux-ci portent l'indication d'une adresse privée dans la localité, et dans un magasin public dans le cas contraire.

Les frais de camionnage sont calculés d'après les tarifs fixés par le ministre. (Décret du 11 août 1902.)

CHAPITRE III. — Voitures, pompes funèbres, animaux.

SECTION PREMIÈRE. — PRIX DE TRANSPORT ET CONDITIONS D'APPLICATION.

§ I. — Voitures.

Art. 30. — Les prix à percevoir pour le transport des voitures à la vitesse des trains de voyageurs sont ainsi fixés :

Voitures à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0 fr. 40	par voiture et par kilomètre.
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur (omnibus, diligences, etc.)	0 50	

Motocycles, tracteurs automobiles, tricycles automobiles, voitures automobiles, voitures automotrices.	Prix du barème des articles de messagerie, sans que la taxe par véhicule puisse être inférieure à celle prévue ci-dessus pour les voitures à un ou à deux fonds.

Deux personnes peuvent, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette et trois dans les voitures à deux banquettes (omnibus, diligences, etc.) ; les voyageurs excédant ce nombre paient le prix des places de deuxième classe.

Exceptionnellement, sont taxés aux prix fixés par l'article 14, avec la majoration prévue à l'article 22, s'il y a lieu :

1° Les voitures dont le poids, emballage compris, n'excède pas 200 kilogrammes, par voiture ;

2° Les motocycles, tracteurs automobiles, tricycles automobiles, voitures automobiles, voitures automotrices, en caisses, dont le poids, emballage compris, n'excède pas 300 kilogrammes, par véhicule.

Art. 31. — Le transport des voitures dont les dimensions dépassent le gabarit n'est pas accepté.

§ II. — **Pompes funèbres** (1).

Art. 32. — Les voitures des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sont transportées aux mêmes prix et conditions que les voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes, expédiées à la vitesse des trains de voyageurs.

Chaque cercueil confié aux compagnies pour être expédié par train omnibus ou mixte, est transporté dans un compartiment isolé, au prix de : 0 fr. 30 par kilomètre.

Chaque cercueil confié aux compagnies pour être expédié par train express, est transporté dans une voiture spéciale, au prix de : 1 franc par kilomètre.

Les personnes qui accompagnent un cercueil isolé montent dans les voitures des Compagnies et paient les places qu'elles occupent.

§ III. — **Animaux.**

Art. 33. — Les prix à percevoir pour le transport des animaux à la vitesse des trains de voyageurs sont ainsi fixés :

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait, biches, cerfs et daims	0 fr. 16	par tête et par kilomètre.
Veaux, porcs et chevreuils	0 06	
Moutons, brebis, agneaux et chèvres	0 03	

Les personnes qui accompagnent des animaux montent dans les voitures des Compagnies et paient les places qu'elles occupent.

Toutefois, les animaux dénommés ci-dessus, placés dans des caisses fournies par les expéditeurs et dont le poids, emballage compris, ne dépasse pas 150 kilogrammes par caisse, sont taxés au poids, conformément aux prix et conditions du tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse.

La perception de la taxe a lieu sur le *double* du poids des animaux et des caisses qui les renferment.

Art. 34. — Les chevaux des militaires et marins voyageant au quart du tarif du cahier des charges sont taxés à raison de 0 fr. 05 par tête et par kilomètre.

Art. 35 (*art. 1er § 3 de l'arrêté ministériel du 24 mars 1898*). — *Les animaux dont la valeur déclarée excéderait 5,000 francs sont taxés moitié en sus du prix fixé par le tarif général pour les animaux de la même espèce.*

En cas d'accident survenu à ces animaux en cours de transport, la responsabilité des Compagnies reste limitée à 5,000 francs par tête, si la note de remise ne mentionne pas une valeur supérieure.

Art. 36. — Les animaux de petite taille, tels que :

Chiens, chats, singes, écureuils, oiseaux, placés dans des cages, caisses ou paniers fournis par les expéditeurs, sont taxés *au poids*, conformément aux prix et conditions du tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse. La perception de la taxe a lieu sur le double du poids des animaux et des cages, caisses ou

(1) *Compagnie de l'Ouest.* — Voir tarif spéc. G. V. n° 4 (grandes lignes).

paniers qui les renferment, sans que, pour les chiens, la taxe par tête puisse être supérieure à celle fixée par l'article 18 ci-dessus (1).

Art. 37. — Le transport des voitures, chevaux et bestiaux n'est accepté qu'aux stations et pour les stations pourvues de quais d'embarquement.

Ces stations sont indiquées dans la nomenclature des stations de chaque compagnie.

SECTION II. — FRAIS ACCESSOIRES.

Art. 38 *(art. 8 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900).* — ENREGISTREMENT. — *Il est perçu pour l'enregistrement des voitures, des cercueils et des animaux :*

Un droit fixe de 0 fr. 10 par expédition.

Pour les voitures, cercueils et animaux empruntant plusieurs lignes concédées à des Compagnies différentes, ce droit est perçu seulement à la gare expéditrice.

Art. 39 *(art. 9 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900).* — MANUTENTION. — *Il est perçu pour la manutention (chargement et déchargement) des voitures, des cercueils et des animaux, les droits ci-après :*

Voitures	*2 fr.*	»	*par pièce.*
Cercueils	*2*	»	
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait, biches, cerfs et daims	*1*	»	*par tête.*
Veaux, porcs et chevreuils	»	*40*	
Moutons, brebis, agneaux et chèvres	»	*20*	

Art. 40 *(art. 10 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900).* — MAGASINAGE. — *Lorsque les voitures ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les délais déterminés à l'article 55, il est perçu pour le stationnement :*

Un droit fixe de 1 franc par voiture et par 24 heures.

En cas de non-enlèvement des cercueils, il est perçu, à partir de l'arrivée :

Un droit de 5 francs par cercueil et par 24 heures.

Les animaux dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée sont mis en fourrière aux frais, risques et périls de qui de droit.

Les frais de fourrière sont acquittés sur justification des dépenses.

Art. 41 (*art. 11 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900).* — *Les animaux en caisses, en cages ou en paniers, transportés et taxés au poids conformément aux dispositions des tarifs homologués, sont soumis, en ce qui concerne les frais accessoires, aux mêmes prix et conditions que les articles de messagerie et marchandises à grande vitesse.*

CHAPITRE IV. — Dispositions générales.

Art. 42. — DISTANCES. — Tout kilomètre entamé est payé comme s'il avait été parcouru en entier.

(1) **Exceptionnellement les pigeons voyageurs et les pigeons de tir ne sont pas soumis à la majoration.**

Pour toute distance inférieure à 6 kilomètres, la perception est faite comme pour 6 kilomètres entiers (1).

Art. 43. — FRACTION DE POIDS POUR LE CALCUL DES TAXES. — Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes.

Les fractions de poids pour le transport des bagages, articles de messagerie, marchandises, denrées et lait sont établies de la manière suivante :

De 0 à 5 kilogrammes inclusivement, par fraction indivisible de 5 kilogrammes ;

Au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes inclusivement, par fraction indivisible de 10 kilogrammes ;

Au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Art. 44. — CALCUL DES TAXES. — Les prix des barèmes sont établis en arrondissant les chiffres aux 5 centimes supérieurs, lorsque la fraction atteint 2 centimes 5 millimes, et aux 5 centimes inférieurs, lorsqu'elle n'atteint pas 2 centimes 5 millimes.

Il en est de même pour la taxation totale d'une expédition de même catégorie.

Si l'expédition comprend des marchandises de catégorie différente, taxées à des barèmes différents, l'arrondissement est fait séparément pour les taxes résultant de chaque barème.

Art. 45. — MINIMUM DE PERCEPTION PAR EXPÉDITION. — Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de la perception est fixé à 0 fr. 40 par expédition, frais de chargement et de déchargement compris, sauf les exceptions prévues par l'article 10 pour les bagages des militaires et marins et par l'article 18 pour le transport des chiens.

Art. 46 (*art. 1er § 2 de l'arrêté ministériel du 24 mars 1898*). — MATIÈRES INFLAMMABLES OU EXPLOSIBLES *classées par l'arrêté ministériel du 12 novembre 1897, relatif au transport des matières dangereuses, dans la 1re catégorie au titre : Explosifs.* — ANIMAUX DANGEREUX *pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales.*

Ces matières et animaux étant exclus des trains portant des voyageurs, le tarif de la grande vitesse ne leur est pas applicable.

MATIÈRES INFLAMMABLES OU EXPLOSIBLES *classées par le susdit arrêté :*

1° Dans la 1re catégorie au titre : Autres matières;

2° Dans la 2e catégorie ;

3° Dans la 3e catégorie au titre : Explosifs de sûreté et matières assimilées ;

MATIÈRES INFECTES *classées dans la 6me catégorie par le susdit arrêté.*

Ces matières sont exclues des trains portant des voyageurs sur les sections où circulent des trains réguliers de marchandises.

Sur les sections où ne circulent pas des trains réguliers de marchandises, elles peuvent être transportées sous certaines conditions par trains mixtes.

Le tarif de la grande vitesse ne leur est pas applicable (2).

(1) Les *Compagnies du Nord et de Paris à Lyon et à la Méditerranée* font exception pour les voyageurs, en faveur desquels le minimum de perception est abaissé à 3 kilomètres. Sur le *réseau de l'Etat*, les prix à percevoir pour le transport des voyageurs sont calculés sans tenir compte d'aucun minimum de distance.

(2) *Par exception, les tubes d'oxygène comprimé ayant un diamètre extérieur au plus égal à 10 centimètres et une longueur totale de 60 centimètres au maximum peuvent être transportés sur toutes les lignes par les trains de voyageurs. Le nombre des tubes transportés par un train ne peut pas dépasser 10. Ils sont taxés aux prix du tarif général G. V. majorés de 50 0/0.*

MATIÈRES INFLAMMABLES OU EXPLOSIBLES *classées par le susdit arrêté :*

1° Dans la 3e catégorie au titre : Autres matières ;

2° Dans la 4e catégorie ;

MATIÈRES VÉNÉNEUSES *classées dans la 5e catégorie par le susdit arrêté.*

Ces matières sont admises dans les trains de voyageurs et peuvent être taxées en grande vitesse.

Les matières comprises dans la 3e catégorie au titre : Autres matières, sont taxées aux prix du tarif général G. V.

Les matières des 4e et 5e catégories sont taxées aux prix du tarif général G. V. ou des tarifs spéciaux G. V. dans lesquels ces matières sont dénommées.

Dans aucun cas, les matières classées dans les 1re, 2e, 3e et 6e catégories des matières dangereuses ou infectes ne sont acceptées comme bagages et ne peuvent être déposées dans les salles de consigne.

Art. 47. — CONDITIONNEMENT DES MARCHANDISES. — Les compagnies ne sont pas tenues d'accepter non emballées les marchandises que le commerce est dans l'usage d'emballer.

Elles ne sont pas tenues non plus d'accepter les marchandises dans un emballage défectueux ni celles qui présentent une trace évidente de détérioration.

Elles n'acceptent pas le transport des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel.

Elles ne sont pas tenues non plus d'accepter les colis qui ne portent pas une adresse claire et lisible, ou, au moins, des marques et numéros, et, dans tous les cas, le nom de la gare destinataire écrit très lisiblement. Les indications au crayon ne sont pas admises.

Art. 48. — DÉCLARATIONS. — Toute expédition, sauf pour les bagages, doit être accompagnée d'une déclaration, datée et signée, indiquant :

1° Le nom et l'adresse de l'expéditeur ;

2° Le nom et l'adresse du destinataire ;

3° Le nombre, le poids et la nature des colis à expédier, leurs numéros, marques ou adresses ;

4° La mention *à domicile* ou *en gare*, selon que la marchandise devra ou non être camionnée (en l'absence de cette mention, la marchandise sera adressée *à domicile* dans les localités où il existe un service de factage) ;

5° La mention *en port dû* ou *en port payé ;*

6° La somme (en toutes lettres) à faire suivre, soit comme débours, soit comme remboursement et le tarif à appliquer au retour des fonds ;

7° La mention que les frais de retour des remboursements sont à la charge, soit de l'expéditeur, soit du destinataire ;

8° La demande de comptage, si l'expéditeur désire que le nombre des pièces soit inscrit sur le récépissé, conformément à l'article 53 des conditions d'application et moyennant, s'il y a lieu, le payement de la taxe fixée par l'article 5 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié le 28 février 1903.

S'il s'agit de colis soumis aux contributions indirectes ou à la douane, l'expéditeur fournira aux Compagnies tels pièces et renseignements que de besoin, afin que le transport et la transmission de ces colis ne puissent subir aucun retard ou empêchement.

Art. 49. — FAUSSES DÉCLARATIONS. — Si les Compagnies ont des motifs de présumer la fraude dans les déclarations faites sur la nature de la marchandise, elles peuvent, soit au départ, soit à l'arrivée, exiger l'ouverture des colis.

Procès-verbal est dressé de cette opération.

Art. 50. — PAIEMENTS. — Les expéditions sont effectuées, à la volonté de l'expéditeur, en port dû ou en port payé ; néanmoins, les articles sujets à détérioration ou sans valeur ne sont admis qu'en port payé à l'avance.

Art. 51. — DÉBOURSÉS. — L'avance, au départ, des frais ou déboursés dont une expédition peut être grevée n'est obligatoire que de Compagnie à Compagnie et au transit d'une ligne de fer sur une autre.

Art. 52. — REMBOURSEMENTS. — Les sommes qui suivent les expéditions à titre de remboursement sont soumises, *au retour*, à la taxe portée au tarif général ou aux tarifs spéciaux de la grande vitesse pour le transport des finances (1).

Art. 53 *(art. 15 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866.* — LETTRE DE VOITURE ET RÉCÉPISSÉ. — *Toute expédition sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, au timbre de 0 fr. 70 dont un exemplaire restera aux mains des compagnies et l'autre aux mains de l'expéditeur.*

Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, les Compagnies seront tenues de lui délivrer un récépissé au timbre de 0 fr. 35, qui énoncera la nature et, s'il y a lieu, le poids de l'expédition, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

COMPTAGE. — En outre, lorsque l'expéditeur a demandé le comptage, le récépissé doit mentionner le nombre de pièces composant une expédition.

Toutefois, l'indication du nombre de pièces composant une expédition n'est pas obligatoire :

1° Lorsque l'expédition se compose d'objets en vrac, tels que planches, douelles, briques, tuiles, etc. ;

2° Lorsque le chargement est effectué par l'expéditeur et que le comptage ne peut se faire de l'extérieur du wagon sans toucher au chargement.

La taxe à percevoir, s'il y a lieu, pour le comptage est fixée par l'article 5 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 modifié le 28 février 1903.

(Art. 5 de l'arrêté ministériel du 28 février 1903.) Lorsque, sur la demande de l'expéditeur, il est procédé au comptage des pièces composant une expédition qui comporte plus de 50 pièces à la tonne et que le nombre des pièces expédiées est supérieur à 10, il est perçu une taxe fixe de 15 centimes pour chaque groupe ou fraction de groupe de 20 pièces, avec minimum de 1 franc et maximum de 3 francs par wagon, quand il s'agit d'une expédition par wagon complet.

En aucun cas, il ne peut être réclamé de taxe de comptage, lorsque les colis portent chacun une marque et un numéro distinct mentionnés sur la déclaration d'expédition.

Art. 54. — DÉLAIS DE TRANSPORT ET DE LIVRAISON. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse sont expédiés, transportés et livrés, de gare en gare, dans les délais fixés par les arrêtés ministériels et qui résulteront des décisions ministérielles approbatives du service des trains.

Arrêté ministériel du 12 juin 1866.

« Art. 2 (1). — *Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse, seront expédiés par le premier train de*

(1) Voir le tarif spécial G. V. n° 115.
(2) Modifié et complété par *l'article 1er de l'arrêté ministériel du 6 décembre 1878.*

voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures au moins avant l'heure réglementaire du départ de ce train, faute de quoi, ils seront remis au départ suivant.

« *Toutefois, cette prescription n'est pas obligatoire pour les trains express et les trains postes dans lesquels les Compagnies admettent exceptionnellement des voitures de 2e et de 3e classe et qui auront été nommément désignés, tant sur les livrets soumis lors des changements de service à l'approbation ministérielle que sur les affiches portant la marche des trains à la connaissance du public. Les Compagnies pourront, comme par le passé, être autorisées, sur leur demande, à admettre les petits colis dans les trains express ou poste proprement dits, sauf à appliquer le même traitement à tous les expéditeurs placés dans les mêmes conditions. Les autorisations précédemment accordées sont maintenues.*

« Art. 3 (1). — *Pour les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques passant d'un réseau sur un autre par une gare commune, le délai de transmission sera de trois heures, à compter de l'arrivée du train qui les aura apportés au point de jonction, et l'expédition, à partir de ce point, aura lieu par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes dont le départ suivra l'expiration de ce délai.*

« *Le délai de transmission entre les réseaux aboutissant à une même localité, dans deux gares distinctes en communication par rails (**), sera de six heures, non compris le temps pendant lequel les gares sont fermées, conformément aux deuxième et troisième paragraphes de l'article 5 ci-après, et il sera de la même durée entre les diverses gares de Paris formant têtes de lignes jusqu'à ce que le service de la grande vitesse, entre lesdites gares, ait été organisé sur le chemin de fer de Ceinture, le surplus des conditions énoncées au paragraphe 1er du présent article restant applicable dans ces deux derniers cas.*

« *Un délai plus long pourra être accordé par le ministre des Travaux publics pour les diverses gares de chaque réseau, sur la proposition des inspecteurs généraux du contrôle, les compagnies entendues, sans toutefois pouvoir dépasser le maximum de huit heures.*

« Art. 4. — *Les expéditions seront mises à la disposition des destinataires, à la gare, deux heures après l'arrivée du train mentionné aux articles 2 et 3.*

« Art. 5. — *Les expéditions arrivant de nuit ne seront mises à la disposition des destinataires que deux heures après l'ouverture de la gare.*

« *Du 1er avril au 30 septembre, les gares seront ouvertes, pour la réception et la livraison des marchandises à grande vitesse, à 6 heures du matin, au plus tard, et fermées, au plus tôt, à 8 heures du soir* (2).

« *Du 1er octobre au 31 mars, elles seront ouvertes à 7 heures du matin, au plus tard, et fermées, au plus tôt, à 8 heures du soir* (2).

« *Toutefois, le lait, les fruits, la volaille, la marée et autres denrées destinées à l'approvisionnement des marchés des villes de Paris, de Bordeaux, de Toulouse, de Lyon, de Saint-Etienne, de Marseille, de Versailles* (2) *et des autres villes qui seraient ultérieurement désignées*

(1) Modifié par *l'article premier de l'arrêté ministériel du 3 novembre 1879.*

(2) Des règles spéciales ont été édictées par divers arrêtés ministériels en ce qui concerne les gares de Toulouse-Matabiau, de Lyon-Perrache, de Saint-Etienne, de Versailles, etc.

par l'administration supérieure, les compagnies entendues, seront mises à la disposition des destinataires, de nuit comme de jour, dans le délai fixé à l'article 4.

« Art. 14. — *Aux délais fixés ci-dessus, seront ajoutés les délais nécessaires pour l'accomplissement des formalités de douane.* »

Arrêté ministériel du 12 mai 1883.

« Article premier. — *Les marchandises reçues dans les bureaux de ville des Compagnies de chemins de fer, pesées, enregistrées et taxées dans ces bureaux jusqu'à destination, auront accès dans les gares de départ deux heures encore après leur fermeture réglementaire.* »

. . . .

Art. 55 (*art. 32 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900*). (1). — DÉLAIS D'ENLÈVEMENT DES MARCHANDISES. — *Les marchandises doivent être enlevées dans le courant de la journée où elles ont été mises à la disposition du destinataire, pourvu que l'avis ait été adressé à l'intéressé de façon à lui parvenir la veille avant six heures du soir pour les transports par wagons dont la manutention est faite par les particuliers et avant midi pour les expéditions partielles et les chargements complets manutentionnés par la Compagnie. Dans le cas contraire, le délai assigné au destinataire pour l'enlèvement est augmenté de 24 heures.*

Les dispositions du présent article ne portent pas atteinte à l'obligation qui incombe à la Compagnie de tenir les marchandises à la disposition du destinataire à l'expiration du délai qui lui est imparti pour le transport par le cahier des charges et par les actes intervenus pour son exécution.

Art. 56 (*art. 33 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900* (1). — ENVOI DES AVIS D'ARRIVÉE DES MARCHANDISES. — *L'avis adressé au destinataire pour faire courir le délai d'enlèvement fixé par l'article précédent, peut être donné, au choix de la Compagnie, soit par la poste, soit par le télégraphe, soit par téléphone, soit par message téléphoné, soit par exprès, sans que les frais qui sont à la charge du destinataire dépassent en aucun cas 0 fr. 15. Toutefois, si le destinataire a réclamé l'emploi d'un télégramme, d'un message téléphoné ou d'une lettre recommandée, en s'engageant à supporter le surcroît de taxe correspondant, cet emploi est obligatoire pour la Compagnie.*

En cas d'avis téléphonique, les communications faites par la Compagnie sont constatées par l'inscription sur un registre spécial tenu par elle. Ce registre mentionne le nom de l'abonné interpellé et celui de la personne qui a répondu à l'appel, ainsi que le jour, l'heure et l'objet de la communication. Il est coté et paraphé par le commissaire de surveillance administrative des chemins de fer et soumis aux vérifications du contrôle.

Conformément à l'article précédent, si l'avis n'est pas adressé à l'intéressé de façon à lui parvenir avant midi ou six heures, les délais sont prolongés de 24 heures. Le jour et l'heure où l'avis a dû parvenir sont déterminés par l'heure de la remise à la poste pour les lettres, de la remise au télégraphe pour les télégrammes, de la communication avec la cabine téléphonique pour les messages téléphonés. En cas d'envoi

(1) Modifié et complété par *les arrêtés ministériels des 21 décembre 1900 et 28 février 1903.*

par exprès, la remise de l'avis est constatée par un émargement que le destinataire est tenu de donner.

Art. 57 *(art. 34 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 modifié le 28 février 1903).* — AVIS CONCERNANT LES MANUTENTIONS A FAIRE PAR LES PARTICULIERS. — *Les règles énoncées à l'article précédent pour l'envoi des avis d'arrivée des marchandises sont applicables aux avis à donner par les Compagnies à l'expéditeur ou au destinataire, pour le chargement et le déchargement des wagons.*

Art. 58 *(art. 36 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 modifié le 28 février 1903).* — CAMIONNAGE D'OFFICE. — *Les compagnies sont autorisées à faire camionner d'office toute marchandise adressée en gare, qui ne serait pas enlevée dans un délai de 48 heures à dater du délai imparti pour son enlèvement par les arrêtés ministériels en vigueur.*

Le camionnage est fait au domicile du destinataire, s'il est connu, et dans un magasin public, dans le cas contraire.

Les frais de camionnage sont calculés d'après les tarifs fixés par le ministre des Travaux publics. (Décret du 11 août 1902.)

Art. 59 *(art. 38 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900).* — DÉSINFECTION DES WAGONS. — *Il est perçu, à titre de frais de désinfection, lorsque cette désinfection est prescrite par les règlements, les taxes ci-après :*

0 fr. 40 par cheval, poulain, âne, mulet;

0 fr. 30 par bœuf, taureau, vache, biche, cerf, daim;

0 fr. 15 par veau, porc ou chevreuil;

0 fr. 05 par mouton, agneau, brebis, chèvre.

Toutefois, pour les transports d'un même expéditeur, la taxe ne peut dépasser 2 francs par wagon à un seul plancher et 3 francs par wagon à deux planchers.

La taxe de 2 francs par wagon à un seul plancher et de 3 francs par wagon à deux planchers est perçue lorsque, sur la demande de l'expéditeur, un wagon est spécialement affecté à ces animaux quel qu'en soit le nombre.

Quel que soit le nombre des compagnies qui concourent au transport, la taxe n'est perçue qu'une seule fois, à moins qu'il n'y ait transbordement; le transbordement ne peut être imposé aux expéditeurs qu'aux gares frontières et aux gares de jonction de deux lignes entre lesquelles l'échange du matériel est impossible.

Les taxes ci-dessus déterminées sont également dues quand les animaux énumérés au présent article sont transportés en caisses, en cages ou en paniers.

Art. 60. — DEMANDES DE MATÉRIEL POUR LE TRANSPORT DES VOITURES ET DES ANIMAUX. — Les expéditeurs de voitures et d'animaux sont tenus de prévenir le chef de la station de départ, vingt-quatre heures au moins à l'avance, en lui faisant connaître le nombre et la nature des voitures ou des animaux qu'ils ont à faire transporter.

Cette disposition ne s'applique pas aux chiens ni aux animaux en cages, dénommés à l'article 36.

Art. 61. — AVIS DE LIVRAISON OU DE SOUFFRANCE. — L'expéditeur d'une marchandise à destination de l'un des sept grands réseaux français et des chemins de fer de ceinture de Paris, peut obtenir, au moyen d'une carte postale, avis direct par la gare destinataire, de la livraison ou de la souffrance de cette marchandise, en payant à la gare de départ une taxe spéciale de 0 fr. 25.

La demande d'avis de livraison ou de souffrance peut être faite, au

moment de l'envoi, sur la déclaration d'expédition ou postérieurement à cet envoi ; dans ce dernier cas la demande sera constatée par un reçu spécial.

Pour les marchandises adressées en gare, l'avis de livraison ou de souffrance adressé à l'expéditeur sera mis à la poste dans les vingt-quatre heures qui suivront la livraison de la marchandise ou la constatation du fait matériel qui s'oppose à la livraison au destinataire.

Pour les marchandises adressées à domicile, ce délai sera augmenté d'un délai égal à celui de factage ou de réexpédition.

Les délais ci-dessus seront augmentés des dimanches et jours fériés.

On entend par marchandises en souffrance :

1° Celles qui ont été refusées par le destinataire ;

2° Celles dont le destinataire est inconnu ou n'habite pas le domicile indiqué ;

3° Celles qui n'ont pas été réclamées dans un délai de *cinq jours* à partir soit de l'expiration des délais réglementaires, soit de l'avis donné au destinataire ;

4° Les marchandises frappées d'opposition, saisie ou revendication.

A partir du moment où un expéditeur aura, sur sa *demande expresse*, été avisé *directement* de la souffrance d'une marchandise, celle-ci ne pourra plus être livrée sans un ordre de l'expéditeur, même au destinataire primitif, à moins que ce destinataire ne représente le récépissé délivré à l'expéditeur.

Les ordres donnés par l'expéditeur devront toujours être transmis à la gare destinataire par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

ANNEXE XXVII

Conditions d'application des tarifs généraux pour les transports à petite vitesse, communes aux sept grands réseaux.

NOTA. — Les dispositions qui résultent des lois, ordonnances, décrets et arrêtés ministériels en vigueur, sont imprimées en *italiques*.

CHAPITRE PREMIER. — Marchandises.

SECTION PREMIÈRE. — CLASSIFICATION.

Article premier. — Les marchandises sont, soit par leur propre nature et spécification, soit par assimilation, rangées dans les quatre classes du cahier des charges conformément aux indications de la première colonne de la classification des marchandises par ordre alphabétique (1).

Art. 2. — Les marchandises désignées au cahier des charges ou assimilées, sont rangées en six séries correspondant aux quatre classes dont il est fait mention dans l'article précédent et soumises aux prix du tarif fixé à l'article 3 ci-après (1).

(1) Les articles 1 et 2 ne s'appliquent pas au chemin de fer de Petite-Ceinture.

Section II. — Prix de transport et conditions d'application.

§ I. — Marchandises en général.

Art. 3. — Le prix à percevoir par tonne, pour le transport des marchandises à petite vitesse, est la somme des taxes des parcours partiels formant sans interruption le trajet total, calculées conformément au tarif fixé pour chaque parcours partiel.

(Voir les tarifs généraux sur chaque réseau.)

Art. 4. — Les prix fixés à l'article précédent ne sont applicables qu'aux paquets ou colis pesant isolément plus de 40 kilogrammes.

Art. 5. — *(Article 1er, § 5, de l'arrêté ministériel du 24 mars 1898). — Les paquets ou colis pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous sont taxés à 0 fr. 25 par tonne et par kilomètre, quelle que soit la série à laquelle ils appartiennent, sans que la taxe puisse, en aucun cas, être supérieure à celle d'une expédition de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.*

Toutefois, les prix des tarifs ordinaires (généraux ou spéciaux) sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne ; dans le cas où le tarif appliqué à l'un des colis ainsi groupés comporte des délais supplémentaires, ces délais régiront l'envoi tout entier.

Le bénéfice de la disposition énoncée à l'alinéa précédent ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messagerie et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles envoyés par eux ne soient réunis en un seul colis.

Art. 6. — Tout paquet ou colis pesant plus de 40 kilogrammes et contenant des marchandises de série différentes, est taxé d'après le prix de la série la plus élevée, à moins que l'expéditeur ne justifie de la nature et du poids des objets transportés, auquel cas ces marchandises sont taxées séparément suivant la série à laquelle elles appartiennent.

Art. 7. — La perception des prix fixés aux articles 3 et 5 est effectuée par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le minimum de perception est fixé à 0 fr. 40 par expédition, frais de chargement, de déchargement et de gare compris.

§ II. — Plaque d'or ou d'argent, mercure, broderies, dentelles, objets d'art (Statues, tableaux, bronzes d'art.)

Art. 8. — *(Article 1er, § 4, de l'arrêté ministériel du 24 mars 1898). — La plaque d'or ou d'argent, le mercure, les broderies, les dentelles et les objets d'art (statues, tableaux, bronzes d'art), sont taxés moitié en sus du prix fixé par le tarif applicable aux marchandises de la 1re série* (1).

§ III. — Monnaies de billon.

Art. 9. — Les monnaies de billon sont considérées comme marchandises et taxées au poids. (Voir la 1re série du tarif général.)

(1) *L'or et l'argent soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, le platine, les bijoux, les pierres précieuses et autres valeurs ne sont transportés qu'à grande vitesse; en conséquence, le tarif de la petite vitesse ne leur est pas applicable.* — Le mercure, bien que compris dans le tarif exceptionnel prévu par l'article 47 du cahier des charges, est taxé, en petite vitesse, d'après le tarif ordinaire de la première série.

§ IV. — **Marchandises ne pesant pas 200 k. sous le volume d'un mètre cube.**

Art. 10. — *(Article 1er § 1er, de l'arrêté ministériel du 24 mars 1898). — Les denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif du cahier des charges, et qui ne pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube, sont taxés moitié en sus des prix fixés par le tarif général, selon la série dudit tarif à laquelle ces objets appartiennent, sans que, dans aucun cas, la taxe à percevoir puisse être supérieure à celle qui résulterait de l'application du tarif simple au poids fictif, calculé en raison de 200 kilogrammes par mètre cube.*

Dans le cas où ces denrées et objets sont dénommés dans un tarif spécial, les prix de ce tarif sont applicables sans surtaxe, à moins d'indication contraire expressément formulée.

La surtaxe n'est d'ailleurs pas applicable aux colis de 0 à 40 kilogrammes, qui sont taxés au prix du tarif exceptionnel indiqué à l'article 5 ci-dessus.

Les marchandises susceptibles d'être taxées moitié en sus figurent avec un astérisque dans la classification générale.

§ V. — **Matières inflammables ou explosibles et matières dangereuses, vénéneuses ou infectes.**

Art. 11. — *(Article 1er, § 2, de l'arrêté ministériel du 24 mars 1898). — Les matières inflammables ou explosibles classées par l'arrêté ministériel du 12 novembre 1897, relatif au transport des matières dangereuses, sont taxées de la manière suivante :*

1re catégorie : 50 0/0 *en plus du tarif général.*

En ce qui concerne la dynamite, cette taxe est appliquée avec un minimum de 2 fr. 50 par expédition et par kilomètre sur les lignes où il n'existe pas de trains réguliers de marchandises et dans le cas seulement où les administrations de chemins de fer sont obligées de mettre en marche des trains spéciaux ou des trains facultatifs exclusivement affectés à des transports de dynamite.

Il est perçu, en outre, une taxe de 30 centimes par kilomètre pour chaque wagon isolateur vide fourni à la demande de l'expéditeur.

2e catégorie : 25 0/0 en plus du tarif général.

3e catégorie : 10 0/0 en plus du tarif général

4e catégorie...	*Prix du tarif général ou des tarifs spéciaux dans lesquels ces matières sont dénommées.*
5e catégorie. Matières vénéneuses...	
6e catégorie. Matières infectes.......	

Les matières inflammables ou explosibles et les matières dangereuses suceptibles d'être taxées avec la majoration prévue par le présent article figurent avec deux astérisques dans la classification générale.

§ VI. — **Masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles.**

Art. 12. — Les prix du tarif sont augmentés *de moitié* pour les masses indivisibles pesant 3,000 à 5,000 kilogrammes et portés au double pour les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, mais ne dépassant pas 20,000 kilogrammes, sans toutefois que, pour les masses indivisibles de plus de 10,000 kilogrammes jusqu'à 20,000 kilogrammes, le prix puisse être inférieur à 0 fr. 25 par tonne et par kilomètre.

Les compagnies n'acceptent pas le transport des masses indivisibles

pesant plus de 20,000 kilogrammes, ni des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel (1).

Si, nonobstant la disposition qui précède, les compagnies transportent des masses indivisibles pesant plus de 20,000 kilogrammes ou des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel, elles devront, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition des compagnies.

Dans toutes les gares d'expédition ou de destination où il n'existe pas de grues ou de treuils de force suffisante pour le chargement ou le déchargement des masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, le chargement et le déchargement en seront faits par les soins et aux frais, risques et périls de l'expéditeur ou du destinataire.

Les frais exceptionnels d'agencement, sur les wagons, des masses indivisibles pesant plus de 8,000 kilogrammes et des objets dont les dimensions excèdent celles du matériel, sont à la charge des expéditeurs, à moins qu'une disposition, laissant ces frais à la charge des compagnies, ne résulte explicitement des tarifs auxquels ces masses ou ces objets peuvent être soumis.

En outre, pour les masses indivisibles pesant plus de 10,000 kilogrammes, ainsi que pour les objets de 19^{m},50 à 26 mètres de longueur, l'expéditeur est tenu de faire connaître, au moins *dix jours* à l'avance, à la gare expéditrice, la nature, le poids et les dimensions des marchandises ainsi que leur destination.

SECTION III. — FRAIS ACCESSOIRES.

Art. 13. — *(Art. 12 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900).* — ENREGISTREMENT. — *Il est perçu pour l'enregistrement des marchandises :*

Un droit fixe de 0 fr. 10 par expédition.

Pour les marchandises empruntant plusieurs lignes concédées à des compagnies différentes, ce droit sera perçu seulement à la gare expéditrice.

Art. 14 — *(Art. 13 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900).* — MANUTENTION. — *Il est perçu pour la manutention des marchandises de toute nature, les droits suivants :*

1 fr. 50 par tonne pour les marchandises transportées sans condition de tonnage ;

1 franc par tonne pour les marchandises transportées par expédition de 4.000 kilogrammes et au-dessus ou par wagon complet, quel que soit le tarif appliqué, sauf stipulation contraire dans les tarifs spéciaux dûment homologués.

La perception a lieu par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Ces droits se décomposent ainsi :

Pour les marchandises transportées sans condition de tonnage :

1° Frais de chargement au départ......	*0 fr. 40*	*Prix par tonne applicables par fraction indivisible de 10 kilogrammes.*
2° Frais de déchargement à l'arrivée.	*0 40*	
3° Frais de gare au départ..............	*0 35*	
4° Frais de gare à l'arrivée...............	*0 35*	

(1) Les dimensions normales du matériel affecté au transport des marchandises sont de 6^{m},50 de longueur et de 2^{m},80 de largeur.

Pour les marchandises transportées par expédition de 4,000 kilogrammes et au-dessus ou par wagon complet :

1° Frais de chargement au départ....	*0 fr. 30*	*Prix par tonne applicables par fraction indivisible de 10 kilogrammes.*
2° Frais de déchargement à l'arrivée.	*0 30*	
3° Frais de gare au départ...............	*0 20*	
4° Frais de gare à l'arrivée...............	*0 20*	

Les droits de manutention ci-dessus fixés sont appliqués, quel que soit le mode employé pour le chargement et le déchargement (main d'homme, grue, couloir, plateau, bascules, etc.).

Pour les marchandises transportées par expédition de 4,000 kilogrammes et au-dessus ou par wagon complet et lorsque le chargement ou le déchargement de ces marchandises sont laissés par les tarifs aux soins des expéditeurs et des destinataires, il est déduit des frais de manutention :

0 fr. 50 par tonne pour chaque opération du chargement ou de déchargement.

Les droits de gare sont dus dans tous les cas.

Ces droits sont perçus pour les marchandises en provenance ou à destination des embranchements particuliers, savoir :

0 fr. 20 à la première gare de départ située sur la ligne principale..........	*ou vice versa.*
0 fr. 20 à la gare destinataire..........	

Sont exemptes de tout droit de chargement, de déchargement et de gare, les expéditions dont le poids ne dépasse pas 40 kilogrammes.

(Art. 15 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 modifié le 28 février 1903.) — TRANSMISSION ET TRANSBORDEMENT. — *Il est perçu, aux gares de jonction d'un chemin de fer avec un autre chemin de fer concédé à une compagnie différente et avec lequel l'échange du matériel est possible, un droit de 0 fr. 40 par tonne, applicable par fraction indivisible de 10 kilogrammes et à partager par moitié entre les deux compagnies, pour les marchandises transitant d'une ligne sur une autre.*

Ce droit n'est pas dû aux points de jonction des embranchements particuliers.

Lorsque la transmission se fait entre deux lignes entre lesquelles l'échange du matériel est impossible, il est perçu, au lieu du droit de 0 fr. 40 indiqué, un droit de 0 fr. 70 par tonne, applicable par fraction indivisible de 10 kilogrammes, à partager comme suit :

0 fr. 40 de frais de gare à partager entre les deux compagnies ;

0 fr. 30 pour la compagnie qui effectue les opérations du transbordement.

A moins de dispositions contraires dans les actes de concession, il n'est perçu aucun droit de transbordement aux points de jonction de lignes entre lesquelles l'échange du matériel est impossible, lorsque ces lignes sont exploitées par une même compagnie ou un même concessionnaire.

Sont exemptes de tous frais de transmission ou de transbordement, les expéditions dont le poids ne dépasse pas 40 kilogrammes.

Aux droits de transmission et de transbordement fixés au présent article, il n'est rien ajouté pour les frais de manutention prévus à l'article 14 qui ne peuvent entrer en compte qu'une seule fois, savoir : les frais de chargement et de gare pour les opérations effectuées à l'ex-

pédition primitive, les frais de déchargement et de gare pour les opérations effectuées à l'arrivée définitive.

(Art. 14 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 modifié le 28 février 1903). — LOCATION AU PUBLIC DES GRUES ET APPAREILS DE LEVAGE. — *Lorsque le chargement ou le déchargement d'une marchandise est effectué par l'expéditeur ou le destinataire, la compagnie doit, dans les gares où il existe des appareils de levage* (1) *d'une force suffisante et lorsqu'ils ne seront pas occupés par son propre service ou en réparation, les mettre à la disposition des intéressés, sur leur demande, moyennent les taxes ci-après* (2) :

1° Appareils manœuvrés à bras, sans le concours des agents de la compagnie :

0 fr. 15 par tonne et par opération de chargement ou de déchargement, avec minimum de perception de 0 fr. 25 par demi-heure indivisible ;

2° Appareils à moteur mécanique :

0 fr. 30 par tonne et par opération, avec minimum de perception de 1 franc par demi-heure indivisible. Ces prix comprennent le salaire du mécanicien et la fourniture de la force motrice nécessaire au fonctionnement de la grue.

Le temps consacré à la manœuvre des wagons n'est pas compté dans la supputation du délai servant au calcul du minimum de perception.

Les appareils ne sont mis à la disposition des expéditeurs et des destinataires que sous la condition formelle que la manutention aura lieu par leurs soins et à leurs frais, risques et périls dans les conditions du droit commun.

Art. 15. — *(Art. 16 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900).* — PESAGE. — *Il est perçu, pour toute marchandise qui, sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, serait soumise à un pesage en dehors de celui que les compagnies doivent faire à leurs frais, au départ, pour établir la taxe :*

Un droit de 0 fr. 10 par fraction indivisible de 100 kilogrammes et par chaque pesage supplémentaire.

Lorsque le pesage a lieu par camion ou voiture ou par wagon complet passé à la bascule, ce droit est de :

0 fr. 30 par tonne indivisible, avec un minimum de 0 fr. 75 et un maximum de 2 francs par voiture ou camion, un minimum de 1 franc par wagon et un maximum de 2 francs par wagon de 10 tonnes et au-dessous, de 3 francs par wagon de plus de 10 tonnes.

Dans ce cas, la compagnie doit, sur la demande des intéressés, délivrer gratuitement un bulletin constatant le poids des marchandises pesées.

La taxe du pesage supplémentaire n'est pas exigible si ce pesage constate une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire.

Art. 16. — *(Art. 18 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900).* — MAGASINAGE. — *Lorsque les marchandises adressées en gare ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les délais déterminés par*

(1) Voir dans les tarifs de chaque compagnie la liste des appareils de chargement concernant ses gares.

(2) Sur le réseau de l'Etat, ces appareils sont mis gratuitement à la disposition du public, en dehors des cas prévus au chapitre premier du tarif spécial P. V. n° 29, dans lesquels la taxe de location est perçue conformément aux prescriptions dudit tarif.

l'article 52, il est perçu, pour le magasinage, un droit fixé, par fraction indivisible de 100 kilogrammes, à :

0 fr. 05 pour la première période de 24 heures;
0 05 pour la deuxième période de 24 heures ;
0 05 pour la troisième période de 24 heures ;
0 10 pour la quatrième période de 24 heures ;
0 15 pour la cinquième période de 24 heures ;
0 20 pour chaque période de 24 heures en sus des précédentes.
Dans tous les cas, le minimum de perception est fixé à 0 fr. 10.

Les droits ci-dessus fixés sont également applicables aux marchandises adressées à domicile et dont le destinataire serait absent ou inconnu ou refuserait de prendre livraison, à la condition qu'avis de ces circonstances sera adressé immédiatement par les compagnies à l'expéditeur ou au cédant.

Dans ce cas, les frais de retour des colis à la gare sont à la charge de la marchandise.

Les mêmes droits de magasinage seront perçus, au départ et dès l'expiration des 24 heures qui suivront la remise en gare, pour les marchandises que les compagnies consentiraient, sur la demande de l'expéditeur, à conserver sur leurs quais ou dans leurs magasins au delà de ce délai, les compagnies n'étant tenues, d'ailleurs, d'accepter que les marchandises prêtes à être expédiées.

CHAPITRE II. — Voitures, animaux.

SECTION PREMIÈRE. — PRIX DE TRANSPORT ET CONDITIONS D'APPLICATION.

§ I. — Voitures.

Art. 17. — Les prix maxima à percevoir pour le transport des voitures à petite vitesse sont ainsi fixés :

Voitures à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	0 fr. 25	par voiture et par kilomètre.
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0 32	

(Pour les parcours sur le réseau d'Etat, voir les barèmes n°s 14 et 15 de ce réseau.)

Motocycles, tracteurs automobiles, tricycles automobiles, voitures automobiles, voitures automotrices.	1re série du tarif général, sans que la taxe par véhicule puisse être inférieure à celle prévue ci-dessus pour les voitures à un ou à deux fonds.

Exceptionnellement, sont taxés aux prix de la 1re série du tarif général, avec la majoration prévue à l'article 10, s'il y a lieu :

1° Les voitures dont le poids, emballage compris, n'excède pas 200 kilogrammes, par voiture ;

2° Les motocycles, tracteurs automobiles, tricycles automobiles, voitures automobiles, voitures automotrices, en caisses, dont le poids, emballage compris, n'excède pas 300 kilogrammes par véhicule.

Art. 18. — Les voitures de déménagement, à deux ou à quatre roues, à vide, sont taxées au prix maximum de :

0 fr. 20 par pièce et par kilomètre.

(Pour les parcours sur le réseau d'Etat, voir le barème n° 16 de ce réseau.)

Les voitures de déménagement, lorsqu'elles sont chargées, paient en plus du prix ci-dessus une taxe maximum de :

0 fr. 14 par tonne de chargement et par kilomètre. (Pour les parcours sur le réseau de l'Etat voir le barème n° 2 de ce réseau).

Art. 19. — Il n'est pas admis de voyageurs dans les voitures expédiées par les trains de petite vitesse.

Art. 20. — Le transport des voitures dont les dimensions dépassent le gabarit n'est pas accepté.

§ II. — Animaux.

Art. 21. — Les prix maxima à percevoir pour le transport des animaux à petite vitesse sont ainsi fixés :

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait, biches, cerfs et daims	0 fr. 10	par tête et par kilomètre.
Veaux, porcs et chevreuils	0 04	
Moutons, brebis, agneaux et chèvres	0 02	

(Pour les parcours sur le réseau d'Etat, voir les barèmes nos 10, 11 et 12 de ce réseau.)

Les personnes qui accompagnent des animaux montent dans les wagons des compagnies, en se conformant aux règlements en vigueur, et paient le prix des places de 3e classe.

Toutefois, les animaux dénommés ci-dessus, placés dans des caisses fournies par les expéditeurs, et dont le poids, emballage compris, ne dépasse pas 150 kilogrammes par caisse, sont taxés au poids, conformément aux prix et conditions du tarif général des marchandises de la 1re série.

La perception de la taxe a lieu sur le double du poids des animaux et des caisses qui les renferment.

Art. 22. — *(Art. 1er, § 3, de l'arrêté ministériel du 24 mars 1898). — Les animaux dont la valeur déclarée excède 5,000 francs sont taxés moitié en sus du prix fixé par le tarif applicable aux animaux de la même espèce.*

En cas d'accident survenu à des animaux en cours de transport, la responsabilité des compagnies reste limitée à 5,000 francs par tête, si la déclaration d'expédition ne mentionne pas une valeur supérieure.

Art. 23. *(Art. 1er, § 2, de l'arrêté ministériel du 24 mars 1898). — Les animaux dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales, sont taxés à raison de 0 fr. 25 par wagon spécial contenant un animal et par kilomètre.*

Néanmoins, les expéditeurs pourront, à leurs risques et périls, placer plusieurs animaux en cages solides et séparées, dans un même wagon, en payant, pour chaque animal, une taxe moitié en sus de celle qui est fixée au tarif général pour les animaux de haute taille.

Art. 24. — Les animaux de petite taille, tels que :

Chats, cochons de lait (petits porcs dont le poids par tête ne dépasse

pas 30 kilogrammes, emballage compris), cochons d'Inde, écureuils, lapins, oiseaux, singes, placés dans des cages ou paniers fournis par les expéditeurs, sont taxés au poids, conformément aux prix et conditions du tarif général des marchandises de la première série. La perception de la taxe a lieu sur le double du poids des animaux et des cages ou paniers qui les renferment.

Les chiens, lors même qu'ils sont expédiés en cages, ne peuvent être transportés qu'en grande vitesse. (Voir le tarif général de la grande vitesse.)

Art. 25. — Le transport des voitures, chevaux et bestiaux n'est accepté qu'aux stations et pour les stations pourvues de quais d'embarquement.

Ces stations seront indiquées, soit par des affiches spéciales, soit par des affiches destinées à faire connaître au public l'ordre de service des trains. Celles qui sont dès à présent ouvertes au transport des voitures, chevaux et bestiaux, tant au départ qu'à l'arrivée, sont indiquées, en outre, à la nomenclature des gares et stations par ordre alphabétique.

L'administration supérieure se réserve de déterminer les gares où devront être établis des quais d'embarquement pour les voitures, chevaux et bestiaux.

Section II. — Frais accessoires.

Art. 26. — *(Art. 19 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900).* — ENREGISTREMENT. — *Il est perçu, pour l'enregistrement des voitures et des animaux :*

Un droit fixe de 0 fr. 10 par expédition.

Pour les voitures et les animaux empruntant plusieurs lignes concédées à des compagnies différentes, ce droit sera seulement perçu à la gare expéditrice.

Art. 27. — *(Art. 20 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900).* — MANUTENTION. — *Il est perçu, pour la manutention des voitures et animaux, les droits ci-après :*

Voitures	*2 fr.*	»	*par pièce.*
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, ânes, poulains, bêtes de trait, biches, cerfs et daims	1	»	*par tête*
Veaux, porcs et chevreuils	*0*	*40*	*par tête*
Moutons, brebis, agneaux et chèvres	*0*	*20*	*par tête*

Ces droits se décomposent ainsi :

Voitures.	*Frais de chargement au départ*	*1 fr.*	»	*par pièce.*
	Frais de déchargement à l'arrivée.	*1*	»	
Bœufs, vaches, etc.	*Frais de chargement au départ*	*0*	*50*	*par tête.*
	Frais de déchargement à l'arrivée.	*0*	*50*	
Veaux, porcs, chevreuils.	*Frais de chargement au départ*	*0*	*20*	*par tête.*
	Frais de déchargement à l'arrivée.	*0*	*20*	
Moutons, brebis, etc.	*Frais de chargement au départ*	*0*	*10*	*par tête.*
	Frais de déchargement à l'arrivée.	*0*	*10*	

Le chargement et le déchargement des animaux dangereux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales, sont effectués par les soins et aux frais des expéditeurs ou des destinataires. Il n'est rien perçu pour cette double opération.

Les voitures et les animaux ne sont soumis à aucun droit de gare.

Art. 28. — *(Art. 21 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900).* — TRANS-

MISSION. — *Il est perçu aux gares de jonction d'un chemin de fer avec un autre chemin de fer concédé à une administration différente et avec lequel l'échange du matériel est possible, les droits ci-après, à partager par moitié entre les deux administrations :*

Voitures	*1 fr.*	*»*	*par pièce.*
Bœufs, vaches, chevaux, etc	*0*	*40*	*par tête.*
Veaux, porcs et chevreuils	*0*	*20*	
Moutons, brebis, agneaux et chèvres	*0*	*10*	

Aux droits de transmission ainsi fixés, il n'est rien ajouté pour les frais de manutention (chargement et déchargement) dans les gares de jonction.

Toutefois, lorsque la transmission se fait entre deux lignes entre lesquelles l'échange du matériel est impossible, il est perçu pour le transbordement, les frais de chargement et de déchargement fixés à l'article précédent, sans qu'aucun droit de transmission y soit ajouté.

Le transbordement des animaux dangereux est effectué par les soins et aux frais des intéressés, et il n'est rien perçu pour cette opération; mais, en cas de transmission sans transbordement d'un réseau à un autre, il est perçu 0 fr. 40 par tête d'animal pour frais de transmission.

Art. 29. — *Art 22 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900). —* MAGASINAGE. — *Il est perçu, pour le stationnement des voitures qui ne sont pas enlevées, pour quelque cause que ce soit, dans les délais déterminés à l'article 52 : Un droit de 1 franc par voiture et par 24 heures.*

Les animaux dont il n'est pas pris livraison à l'arrivée sont mis en fourrière, aux frais, risques et périls de qui de droit.

Les frais de fourrière sont acquittés sur justification des dépenses.

Art. 30. — *(Art. 23 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900). — Les animaux en caisses, en cages ou paniers, transportés et taxés au poids conformément aux dispositions des tarifs homologués, sont soumis, en ce qui concerne les frais accessoires, aux mêmes prix et conditions que les marchandises à petite vitesse.*

CHAPITRE III. — Matériel roulant.

SECTION PREMIÈRE. — FRAIS ACCESSOIRES.

Art. 31. — Les prix maxima à percevoir pour le transport du matériel roulant en petite vitesse sont fixés comme suit :

Excavateurs roulant sur rails, pesant 18 tonnes au plus	3 fr.	»	par pièce et par kilomètre.
Excavateurs roulant sur rails, pesant plus de 18 tonnes	3	75	
Grues roulant sur rails	1	50	
Locomotives pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)	3	»	
Locomotives pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi	3	75	
Tenders pesant de 7 à 10 tonnes	1	50	
Tenders pesant plus de 10 tonnes	2	25	
Wagons ou chariots pouvant porter de 3 à 6 tonnes	0	15	
Wagons ou chariots pouvant porter plus de 6 tonnes	0	20	

Voitures à voyageurs ou fourgons à bagages, à deux ou plusieurs essieux............... 0 10 par essieu et par kilomètre.

(Pour les parcours sur le réseau d'Etat, voir, en ce qui concerne les excavateurs, les grues, les locomotives, tenders et wagons ou chariots, les barèmes nos 17, 18, 19, 20, 21 et 22 de ce réseau.)

SECTION II. — PRIX DE TRANSPORT.

Art. 32. — *(Art. 24 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900).* — ENREGISTREMENT. — *Il sera perçu pour l'enregistrement du matériel roulant : Un droit fixe de 0 fr. 10 par expédition.*

Pour le matériel roulant empruntant plusieurs lignes concédées à des compagnies différentes, ce droit sera perçu seulement à la gare expéditrice.

Art. 33. — *(Art. 25 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900).* — MANUTENTION. — *Au départ, le matériel roulant est déchargé des chariots qui l'ont apporté aux gares de chemins de fer et placé sur les rails ; à l'arrivée, il est chargé sur les chariots qui doivent l'emporter, le tout par les soins, aux frais, risques et périls des expéditeurs et des destinataires, et il n'est rien perçu pour cette double opération ni pour les opérations de gare.*

Art. 34. — *(Art. 26 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900)* — PESAGE. — *Il est perçu pour le matériel roulant qui, sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, serait soumis à un pesage en dehors de celui que les compagnies doivent faire à leurs frais, au départ, pour établir la taxe, les droits ci-après par véhicule et par chaque pesage supplémentaire :*

Pour les wagons et chariots............................ 1 fr. 50
Pour les locomotives et tenders........................ 3 »

Dans ce cas, les compagnies doivent, sur la demande des intéressés, délivrer gratuitement un bulletin constatant le poids du matériel pesé.

La taxe du pesage supplémentaire n'est pas exigible si ce pesage constate une erreur commise au préjudice de l'expéditeur ou du destinataire.

Art. 35. — *(Art. 27 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900).* — MAGASINAGE. — *Il est perçu pour le stationnement des wagons, chariots, locomotives et tenders qui ne sont pas enlevés, pour quelque cause que ce soit, dans les délais déterminés à l'article 52, un droit de 5 francs par véhicule et par 24 heures.*

CHAPITRE IV. — Chargement, déchargement et stationnement des wagons dont la manutention est faite par les particuliers:

Art. 36. — *(Art. 28 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 modifié le 28 février 1903).* — CHARGEMENT DES WAGONS. — *Le chargement des wagons doit être complètement effectué dans le courant de la journée où ils ont été mis à la disposition de l'expéditeur, pourvu que l'avis ait été adressé à l'intéressé de façon à lui être parvenu la veille avant 6 heures du soir et que les wagons aient été mis à sa disposition dès l'heure réglementaire de l'ouverture de la gare. Quand l'une ou l'autre*

de ces conditions n'a pas été remplie, le délai assigné à l'expéditeur pour le chargement est augmenté de 24 heures.

Passé les délais ci-dessus il est perçu un droit de stationnement par wagon, entamé ou non entamé, quelle qu'en soit la contenance et par jour de retard, fixé à :

10 francs par wagon pour chacune des trois premières périodes de 24 heures ;

12 francs par wagon pour chaque période de 24 heures en sus des trois premières.

Toutefois si le nombre des wagons remis un même jour à l'expéditeur dépasse le chiffre maximum figurant dans les demandes formulées pour une des cinq journées précédentes, le délai de chargement ne peut commencer à courir chaque jour que pour un nombre de wagons égal à ce maximum, et le droit de stationnement n'est perçu que sur la différence entre ce nombre et celui des wagons chargés. L'excédent est supposé remis le lendemain pour le calcul des délais de chargement et des taxes de stationnement, sauf nouveau report si le maximum afférent au lendemain se trouvait ainsi dépassé.

Art. 37. — *(Art. 30 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 modifié le 28 février 1903).* — DÉCHARGEMENT DES WAGONS. — *La compagnie est tenue de mettre les wagons à la disposition des destinataires, au plus tard, le lendemain de l'envoi de la lettre d'avis, à l'heure réglementaire d'ouverture de la gare.*

Les wagons doivent être complètement déchargés dans le courant de la journée où ils ont été mis à la disposition du destinataire, pourvu que l'avis ait été adressé à l'intéressé de façon à lui parvenir la veille avant 6 heures du soir. Dans le cas contraire, le délai assigné au destinataire pour le déchargement est augmenté de 24 heures.

Lorsque le nombre des wagons annoncés par des avis du même jour est de plus de dix, le destinataire n'est tenu d'opérer, dans la même journée, que le déchargement de dix wagons; il a un jour de plus pour le déchargement du surplus des wagons, quel qu'en soit le nombre, à moins que l'expédition complète n'ait été faite simultanément à la demande de l'expéditeur ou du destinataire.

Passé les délais ci-dessus, la compagnie peut, ou faire le déchargement et percevoir pour cette opération 0 fr. 30 par tonne, sans préjudice des droits ordinaires de magasinage pour les marchandises déchargées, ou laisser les marchandises sur les wagons en percevant à l'expiration des délais, un droit de stationnement par wagon, quelle qu'en soit la contenance et par jour de retard, fixé à :

10 francs par wagon pour chacune des trois premières périodes de 24 heures ;

12 francs par wagon pour chaque période de 24 heures en sus des trois premières.

Art. 38. — *(Art. 30 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 modifié le 28 février 1903).* — WAGONS APPARTENANT A DES PARTICULIERS. — *Les mêmes règles sont applicables au chargement et au déchargement des wagons appartenant à des particuliers.*

Toutefois, les droits de stationnement sont réduits à :

5 francs par wagon pour chacune des trois premières périodes de 24 heures ;

6 francs par wagon pour chaque période de 24 heures en sus des trois premières.

CHAPITRE V. — Dispositions générales.

Art. 39. — DISTANCES. — Tout kilomètre entamé est payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Pour toute distance inférieure à 6 kilomètres, la perception est faite comme pour 6 kilomètres entiers.

Art. 40. — FRACTIONS DE POIDS. — Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne sont comptées que par centièmes de tonne ou 10 kilogrammes ; ainsi tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes paie comme 10 kilogrammes, entre 10 et 20 kilogrammes comme 20 kilogrammes, etc.

Art. 41. — CALCUL DES TAXES. — Les prix des barèmes sont établis en arrondissant les chiffres aux 5 centimes supérieurs, lorsque la fraction atteint 2 centimes 5 millimes et aux 5 centimes inférieurs lorsqu'elle n'atteint pas 2 centimes 5 millimes.

Il en est de même pour la taxation totale d'une expédition ne comprenant que des marchandises taxées au même prix unitaire.

Si l'expédition comprend des marchandises taxées à des prix unitaires différents, l'arrondissement est fait séparément pour chacune des taxes résultant de l'application de chacun de ces prix unitaires.

Art. 42. — MATIÈRES INFLAMMABLES OU EXPLOSIBLES, ANIMAUX ET OBJETS DANGEREUX. — Les Compagnies n'acceptent le transport des matières inflammables ou explosibles telles que : poudres à feu, fulminates, capsules, artifices, allumettes chimiques, phosphore, éther, etc., et des animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales, qu'avec les mesures de précautions prescrites ou à prescrire par l'autorité compétente.

Art. 43. — CONDITIONNEMENT DES MARCHANDISES. — Les compagnies ne sont pas tenues d'accepter non emballées les marchandises que le commerce est dans l'usage d'emballer.

Elles ne sont pas tenues non plus d'accepter les marchandises dans un emballage défectueux ni celles qui présentent une trace évidente de détérioration.

Les marchandises susceptibles de se confondre avec d'autres marchandises de même nature ou dont le contact pourrait être nuisible, telles que les pommes de terre, la houille, le soufre, etc., ne sont acceptées, en vrac, que par wagon complet d'au moins 4,000 kilogrammes, à moins que, la charge étant insuffisante, l'expéditeur ne consente à payer la taxe d'un wagon complet.

Art. 44. — DÉCLARATIONS. — Toute expédition doit être accompagnée d'une déclaration, datée et signée, indiquant :

1° Le nom et l'adresse de l'expéditeur ;

2° Le nom et l'adresse du destinataire ;

3° Le nombre, le poids et la nature des colis à expédier, leurs numéros, marques ou adresses ;

4° La mention à domicile ou en gare, selon que la marchandise devra ou non être camionnée (en l'absence de cette mention, la marchandise sera adressée en gare);

5° La mention en port dû ou en port payé ;

6° La somme (en toutes lettres) à faire suivre, soit comme déboursé, soit comme remboursement et le tarif à appliquer au retour des fonds ,

7° La mention que les frais de retour des remboursements sont à la charge, soit de l'expéditeur, soit du destinataire ;

8° La demande de comptage, si l'expéditeur désire que le nombre des pièces soit inscrit sur le récépissé conformément à l'article 50 des conditions d'application, et moyennant, s'il y a lieu, le paiement de la taxe fixée par l'article 17 de l'arrêté du 27 octobre 1900 modifié le 28 février 1903.

S'il s'agit de colis soumis aux contributions indirectes ou à la douane, l'expéditeur fournira aux compagnies telles pièces et tels renseignements que de besoin, afin que le transport ou la transmission des colis ne puissent subir aucun retard ou empêchement.

Toute expédition qui ne serait pas complétée dans les 24 heures peut être refusée, et la marchandise renvoyée au domicile de l'expéditeur ou dans un magasin public, à ses frais.

Art. 45. — FAUSSES DÉCLARATIONS. — Les compagnies peuvent, soit au départ, soit à l'arrivée, exiger l'ouverture des colis pour vérifier l'exactitude des déclarations, en ce qui concerne la nature de la marchandise. Procès-verbal est dressé de cette opération.

Art. 46. — PAIEMENTS. — Les expéditions sont effectuées, à la volonté de l'expéditeur, en port dû ou en port payé ; néanmoins, les articles sujets à détérioration ou sans valeur ne sont admis qu'en port payé à l'avance.

Art. 47. — DÉBOURSÉS. — L'avance, au départ, des frais ou déboursés dont une expédition peut être grevée, n'est obligatoire que de compagnie à compagnie et au transit d'une ligne de chemin de fer sur une autre.

Art. 48. — REMBOURSEMENTS. — Les sommes qui suivent les expéditions, à titre de remboursement, sont soumises, au retour, à la taxe portée au tarif général ou aux tarifs spéciaux de la grande vitesse pour le transport des finances.

Art. 49. — LETTRE DE VOITURE. — Les compagnies n'acceptent que pour le coût du timbre (0 fr 70) le débours des lettres de voiture fournies par les expéditeurs.

Elles ne sont pas tenues d'accepter les lettres de voiture payables au retour.

Art. 50. — RÉCÉPISSÉ. — Pour toute expédition de marchandises remise sans être accompagnée d'une lettre de voiture, les compagnies doivent établir un récépissé soumis au timbre dont la première partie accompagne l'expédition et doit être remise au destinataire, et dont la seconde partie est délivrée à l'expéditeur. Ce récépissé doit énoncer la nature, le poids et la désignation des colis, les nom et adresse du destinataire, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport doit être effectué.

COMPTAGE. — En outre, lorsque l'expéditeur a demandé le comptage, le récépissé doit mentionner le nombre de pièces composant une expédition.

Toutefois, l'indication du nombre de pièces composant une expédition n'est pas obligatoire.

1° Lorsque l'expédition se compose d'objets en vrac, tels que planches, douelles, briques, tuiles, etc. ;

2° Lorsque le chargement a été effectué par l'expéditeur et que le comptage ne peut se faire de l'extérieur du wagon sans toucher au chargement.

La taxe à percevoir, s'il y a lieu, pour le comptage est fixée par l'article 17 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 modifié le 28 février 1903.

(Article 17 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, modifié le 28 février 1903.) — Lorsque sur la demande de l'expéditeur, il est procédé au comptage des pièces composant une expédition qui comporte plus de 20 pièces à la tonne et que le nombre des pièces expédiées est supérieur à 10, il est perçu une taxe fixe de 15 centimes pour chaque groupe ou fraction de groupe de 20 pièces, avec minimum de 1 franc et maximum de 3 francs par wagon, quand il s'agit d'une expédition par wagon complet.

En aucun cas, il ne peut être réclamé de taxe de comptage lorsque les colis portent chacun une marque et un numéro distincts mentionnés sur la déclaration d'expédition.

Art. 51. — DÉLAIS DE TRANSPORT. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse sont expédiés, transportés et livrés, de gare en gare, dans les délais fixés par les arrêtés ministériels, dont extraits ci-après :

(Arrêté ministériel du 12 juin 1866.)

« *Art. 6. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.*

« *Art. 7. — La durée du trajet, pour les transports à petite vitesse, sera calculée à raison de 24 heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.*

« *Ne seront pas comptés les excédents de distances jusques et y compris 25 kilomètres. Ainsi, 150 kilomètres compteront comme 125, 275 comme 250, etc.*

Art. 8 (1). — *Sur les lignes ou sections de réseaux désignés à la suite du présent paragraphe, et dans les deux sens, tant pour les parcours partiels que pour le parcours total, la durée du trajet sera réduite à 24 heures par fraction indivisible de 200 kilomètres pour les animaux ainsi que pour les marchandises taxées aux prix des 1re, 2e, 3e et 4e séries des tarifs généraux de chaque compagnie, conformément à la classification approuvée par décisions ministérielles et, en général, pour toutes les marchandises, denrées et objets quelconques qui, rangés dans les séries inférieures, seraient taxés aux prix de la 4e série sur la demande des expéditeurs.* »

Réseau du Nord.

Paris à Boulogne.
Paris à Calais.
Paris à Dunkerque.
Paris à Lille et Tourcoing.
Paris à Lille et Baisieux.
Paris à Valenciennes et Blanc-Misseron.
Paris à Jeumont.
Paris à Cambrai et à Somain.
Paris à Arras, à Béthune et à Hazebrouck.
Paris à Anor.
Rouen à Lille
Amiens à Ormoy, par Estrées-Saint-Denis.
Amiens à Laon.

Réseau de l'Est.

Paris à Igney-Avricourt (viâ Châlons-sur-Marne).
Paris à Pagny-sur-Moselle (viâ Châlons-sur-Marne-Frouard).
Paris à Belfort.
Paris à Givet.
Laon à Gray.
Givet à Nancy.
Laon à Is-sur-Tille.

(1) Modifié et complété par l'art. 1er de l'arrêté ministériel du 29 décembre 1886.

Réseau de l'Ouest

Paris au Havre.
Paris à Cherbourg.
Paris à Brest.
Paris à Granville.
Paris à Dieppe par Pontoise.
Serquigny à Rouen.
Mans à Mézidon.
Mans à Angers.

Réseau d'Orléans.

Paris à Bordeaux (Bastide, Saint-Jean ou transit).
Paris à Agen.
Paris à Saincaize.
Paris à Nantes et à Saint-Nazaire.
Paris à Toulouse.
Paris à Montluçon.
Mans à Bordeaux.
Mans à Saincaize.
Mans à Gannat.
Nantes à Saincaize.
Nantes à Gannat.
Bordeaux à Gannat.
Bordeaux à Toulouse par Périgueux.
Montluçon à Moulins.

Réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Paris à Marseille et à Nice.
Paris à Nîmes, par Clermont.
Saint-Germain-des-Fossés à Lyon, par Tarare et par Saint-Etienne.
Paris à Genève.
Paris à Modane.
Paris à Belfort.
Tarascon à Cette.
Paris à Grenoble.
Dijon à Pontarlier.
Vesoul à Lyon par Besançon.
Lyon à Nîmes, par la rive droite du Rhône.

Réseau du Midi.

Bordeaux (Bastide ou Saint-Jean) à Irun.
Bordeaux (Bastide ou Saint-Jean) à Cette (par Toulouse).
Narbonne à Port-Bou.

Réseau de l'État.

Tours aux Sables-d'Olonne.
Nantes à Coutras, par Clisson.
Paris à Bordeaux, par Château-du-Loir et Saumur.
Poitiers à La Rochelle et Rochefort.

« Les animaux et les marchandises, taxés comme il est dit ci-dessus, passant directement sur un même réseau d'une des lignes précitées sur une autre de ces mêmes lignes, seront également transportés dans le délai de 24 heures par fraction indivisible de 200 kilomètres, comme si le transport avait lieu sur une seule et même ligne.

« Pour les animaux et les marchandises qui emprunteraient successivement des lignes sur lesquelles ils auraient droit à l'accélération de vitesse et d'autres sur lesquelles ils n'y auraient pas droit, le délai total du transport sera calculé en additionnant les délais partiels afférents à chacune des lignes du régime différent, sans que, toutefois ce délai total puisse dépasser le délai fixé par l'article 7.

« Art. 9 (1). *— Pour les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques passant d'un réseau sur un autre par une gare commune, le délai d'expédition fixé à l'article 6 ne sera compté qu'à la gare originaire et une seule fois; mais il est accordé aux compagnies*

(1) Modifié et complété par l'art. 1er de l'arrêté ministériel du 3 novembre 1879.

un jour de délai pour la transmission d'un réseau à l'autre, la durée du trajet, pour chaque compagnie, restant fixée comme il est dit aux articles 7 et 8.

« Le délai de transmission entre les réseaux aboutissant à une même localité, dans deux gares distinctes en communication par rails (**), sera de deux jours, le surplus des conditions énoncées au paragraphe premier du présent article restant applicable dans ce dernier cas.

« Toutefois, à Paris, pour la transmission d'une gare à l'autre par le chemin de fer de Ceinture, le délai de deux jours comprendra la durée du trajet sur ledit chemin. Un délai plus long pourra être accordé par le ministre des Travaux publics pour les diverses gares de chaque réseau, sur la proposition des inspecteurs généraux du contrôle, les compagnies entendues, sans pouvoir toutefois dépasser le maximum de trois jours.

« Art. 10. — Les expéditions seront mises à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare.

« Art. 11. — Le délai total résultant des articles 6, 7, 8, 9 et 10 sera seul obligatoire pour les compagnies.

« Art. 12. — La fixation des délais ci-dessus déterminés pour les transports à petite vitesse effectués aux prix et conditions des tarifs généraux, ne fait point obstacle à la fixation de délais plus longs dans les tarifs spéciaux ou communs où ils ont été ou seraient ultérieurement introduits, avec l'approbation de l'administration supérieure, comme compensation d'une réduction de prix.

« Art. 13 (1). *— Du 16 mars au 15 octobre, les gares seront ouvertes, pour la réception et la livraison des marchandises à petite vitesse, à 6 heures du matin, au plus tard, et fermées au plus tôt, à 6 heures du soir.*

« Du 16 octobre au 15 mars, elles seront ouvertes à 7 heures du matin, au plus tard, et fermées, au plus tôt, à 5 heures du soir.

« Par exception, les dimanches et jours fériés, les gares seront fermées à 9 heures du matin, tant à la réception qu'à la livraison des marchandises de petite vitesse, même de celles expédiées par wagon complet, dont la manutention incombe au commerce.

« Toutefois, la réception et la livraison des animaux vivants, des volailles, du gibier, du poisson, des huîtres et coquillages, de la viande abattue, de la bière, de la levure, du malt, du vin doux, de la glace à rafraîchir, des fruits et légumes frais, du lait, du beurre, du fromage et des œufs, auront lieu jusqu'à 10 heures.

« Les livraisons restant à faire avant la fin du dimanche ou jour férié, seront remises au jour suivant, sans qu'il soit perçu de droits de maganisage.

« Les marchandises à destination des gares pourvues d'un service de camionnage, et pour lesquelles la remise à domicile aura été prescrite par l'expéditeur, ne seront pas présentées au destinataire, les dimanches et jours fériés, lorsque la demande aura été faite, soit par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition, soit par le destinataire

« Le fait de la demande dans les conditions ci-dessus indiquées dégage complètement les Compagnies pour les conséquences de la non livraison des colis, les dimanches et jours fériés.

« Le 14 juillet, à l'occasion de la fête nationale, les gares de petite vitesse seront fermées toute la journée et le délai fixé pour la perception du droit de magasinage sera augmenté d'un jour.

(1) Modifié et complété par l'article premier des arrêtés ministériels des 2 juin 1886, 9 mai, 2 décembre 1891 et 1er août 1898.

« *Art. 14. — Aux délais fixés ci-dessus seront ajoutés les délais nécessaires pour l'accomplissement des formalités de douane.* »

(Arrêté ministériel du 12 mai 1883.)

« *Art. 1er. — Les marchandises reçues dans les bureaux de ville des compagnies de chemins de fer, pesées, enregistrées et taxées dans ces bureaux jusqu'à destination, auront accès dans les gares de départ deux heures encore après leur fermeture réglementaire.* »

Art. 52. — *(Art. 31 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 modifié le 28 février 1903.)* — DÉLAIS DE LIVRAISON ET D'ENLÈVEMENT DES MARCHANDISES. — *Les compagnies sont tenues de mettre les marchandises, denrées, voitures, animaux, matériel roulant, etc., adressés en gare, à la disposition du destinataire au plus tard le lendemain de l'envoi de l'avis d'arrivée, à l'heure réglementaire d'ouverture de la gare.*

Les marchandises doivent être enlevées dans le courant de la journée où elles ont été mises à la disposition du destinataire, pourvu que l'avis ait été adressé à l'intéressé de façon à lui parvenir la veille avant 6 heures du soir pour les transports par wagons dont la manutention est faite par les particuliers, et avant midi, pour les expéditions partielles et les chargements complets manutentionnés par les compagnies. Dans le cas contraire, le délai assigné au destinataire pour l'enlèvement est augmenté de vingt-quatre heures.

Les dispositions du présent article ne portent pas atteinte à l'obligation qui incombe aux compagnies de tenir les marchandises à la disposition du destinataire à l'expiration du délai qui lui est imparti pour le transport par le cahier des charges et par les actes intervenus pour son exécution.

Art. 53. — *(Article 32 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 modifié le 28 février 1903.* — ENVOIS DES AVIS D'ARRIVÉE DES MARCHANDISES. — *L'avis adressé au destinataire pour faire courir le délai d'enlèvement fixé par l'article précédent peut être donné, au choix des compagnies, soit par la poste, soit par le télégraphe, soit par téléphone, soit par message téléphoné, soit par exprès, sans que les frais, qui sont à la charge du destinataire, dépassent, en aucun cas, 0 fr. 15. Toutefois, si le destinataire a réclamé l'emploi d'un télégramme, d'un message téléphoné ou d'une lettre recommandée, en s'engageant à supporter le surcroît de taxe correspondant, cet emploi est obligatoire pour les compagnies.*

En cas d'avis téléphonique, les communications faites par les compagnies sont constatées par l'inscription sur un registre spécial tenu par elles. Ce registre mentionne le nom de l'abonné interpellé et celui de la personne qui a répondu à l'appel, ainsi que le jour, l'heure et l'objet de la communication. Il est coté et paraphé par le commissaire de surveillance administrative des chemins de fer et soumis aux vérifications du contrôle.

Conformément à l'article précédent, si l'avis n'est pas adressé à l'intéressé de façon à lui parvenir avant midi ou 6 heures, les délais sont prolongés de vingt-quatre heures. Le jour et l'heure où l'avis a dû parvenir sont déterminés par l'heure de la remise à la poste pour les lettres, de la remise au télégraphe pour les télégrammes, de la communication avec la cabine téléphonique pour les messages téléphonés. En cas d'envoi par exprès, la remise de l'avis est constatée par un émargement que le destinataire est tenu de donner.

Art. 54. — *(Article 33 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 mo-*

difié le 28 février 1903). — AVIS CONCERNANT LES MANUTENTIONS A FAIRE PAR LES PARTICULIERS. — *Les règles énoncées à l'article précédent pour l'envoi des avis d'arrivée des marchandises sont applicables aux avis à donner par les compagnies à l'expéditeur ou au destinataire, pour le chargement et le déchargement des wagons.*

Art. 55. — *(Article 34 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 modifié le 28 février 1903).* — AVIS DE SOUFFRANCE A ADRESSER A L'EXPÉDITEUR. — *Les compagnies ne peuvent percevoir les majorations de taxes pour magasinage ou stationnement prolongé qu'à charge, par la gare destinataire, d'aviser directement l'expéditeur le jour où commence la majoration.*

A défaut d'envoi de cet avis, la taxe de 0 fr. 05 par 100 kilogrammes et par jour, ou celle de 10 francs par wagon et par jour, restent seuls applicables. L'envoi de la lettre d'avis à l'expéditeur donne lieu à la perception d'une taxe de 0 fr. 15.

Art. 56. — *(Article 35 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 modifié le 28 février 1903).* — CAMIONNAGE D'OFFICE. — *Les compagnies sont autorisées à faire camionner d'office toute marchandise adressée en gare, qui ne serait pas enlevée dans un délai de 48 heures à dater de l'expiration du délai imparti pour son enlèvement par les arrêtés ministériels en vigueur.*

Le camionnage est fait au domicile du destinataire s'il est connu, et dans un magasin public dans le cas contraire.

Les frais de camionnage sont calculés d'après les tarifs fixés par le ministre (Décret du 11 août 1902).

Art. 57. — *(Article 36 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 modifié le 28 février 1903).* — JOURS FÉRIÉS. — *Les dimanches et jours fériés ne sont pas comptés dans la supputation des délais fixés pour la mise à la disposition des destinataires et pour l'enlèvement des marchandises, animaux et objets divers ou pour le chargement et le déchargement des wagons.*

Art. 58. — *(Article 37 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 modifié le 28 février 1903).* — DÉSINFECTION DES WAGONS. — *Il est perçu, à titre de frais de désinfection, lorsque cette désinfection est prescrite par les règlements, les taxes ci-après :*

0 fr. 40 par cheval, poulain, âne, mulet ;
0 30 par bœuf, taureau, vache, biche, cerf, daim ;
0 15 par veau, porc ou chevreuil ;
0 05 par mouton, agneau, brebis, chèvre.

Toutefois, pour les transports d'un même expéditeur, la taxe ne peut dépasser 2 francs par wagon à un seul plancher et 3 francs par wagon à deux planchers.

La taxe de 2 francs par wagon à un seul plancher et de 3 francs par wagon à deux planchers est perçue, lorsque sur la demande de l'expéditeur, un wagon est spécialement affecté à ses animaux, quel qu'en soit le nombre.

Une taxe de 2 francs par wagon est due pour la désinfection des wagons ayant servi au transport des matières infectes dans les cas où la désinfection est prescrite par les règlements.

Quel que soit le nombre des compagnies qui concourent au transport, la taxe n'est perçue qu'une seule fois, à moins qu'il n'y ait transbordement ; le transbordement ne peut être imposé aux expéditeurs qu'aux gares frontières et aux gares de jonction de deux lignes entre lesquelles l'échange du matériel est impossible.

Les taxes ci-dessus déterminées sont également dues quand les animaux énumérés au premier alinéa sont transportés en caisses, en cages.

Art. 59. — AVIS DE LIVRAISON OU DE SOUFFRANCE. — L'expéditeur d'une marchandise à destination de l'un des sept grands réseaux français et des chemins de fer de Ceinture de Paris peut obtenir, au moyen d'une carte postale, avis direct par la gare destinataire, de la livraison ou de la souffrance de cette marchandise, en payant à la gare de départ une taxe spéciale de 0 fr. 25.

La demande d'avis de livraison ou de souffrance peut être faite, au moment de l'envoi, sur la déclaration d'expédition ou postérieurement à cet envoi ; dans ce dernier cas, la demande sera constatée par un reçu spécial.

Pour les marchandises adressées en gare, l'avis de livraison ou de souffrance adressé à l'expéditeur sera mis à la poste dans les 24 heures qui suivront la livraison de la marchandise ou la constatation du fait matériel qui s'oppose à la livraison au destinataire.

Pour les marchandises adressées à domicile, ce délai sera augmenté d'un délai égal à celui de camionnage ou de réexpédition.

Les délais ci-dessus seront augmentés des dimanches et jours fériés.

On entend par marchandises en souffrance :

1° Celles qui ont été refusées par le destinataire ;

2° Celles dont le destinataire est inconnu ou n'habite pas le domicile indiqué ;

3° Celles qui n'ont pas été réclamées dans un délai de cinq jours à partir, soit de l'expiration des délais réglementaires, soit de l'avis donné au destinataire;

4° Les marchandises frappées d'opposition, saisie ou revendication.

A partir du moment où un expéditeur aura, sur sa demande expresse, été avisé directement de la souffrance d'une marchandise, celle-ci ne pourra plus être livrée sans un ordre de l'expéditeur, même au destinataire primitif, à moins que ce destinataire ne représente le récépissé délivré à l'expéditeur.

Les ordres donnés par l'expéditeur devront toujours être transmis à la gare destinataire par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

ANNEXE XXVIII

Dispositions générales des tarifs spéciaux de petite vitesse.

A. — Répartition des marchandises dans les tarifs spéciaux des grands réseaux.

TARIF 1 Animaux vivants.
— 2 Céréales, farines, graines, légumes secs, pâtes alimentaires, pommes de terre.
— 3 Denrées, fruits, légumes, produits de laiterie.
— 4 Eau de mer, sel gemme, produits de laiterie.
— 5 Betteraves, sucres, mélasses, dextrine, glucoses et sirops.
— 6 Boissons.
— 7 Combustibles minéraux.
— 8 Combustibles végétaux.
— 9 Bois de construction, etc.
— 10 Chaux, ciments et plâtres.

Tarif 11 Matériaux de construction.
— 12 Pierres et terres servant aux arts et métiers.
— 13 Minerais.
— 14 Produits métallurgiques.
— 15 Résines et bitumes, huiles minérales et combustibles liquides.
— 16 Corps gras et leurs dérivés.
— 17 Matières tinctoriales.
— 18 Produits chimiques.
— 19 Papiers, cartons et matières servant à la fabrication de ces produits.
— 20 Tissus et textiles.
— 21 Produits céramiques, verrerie.
— 22 Amendements, engrais.
— 23 Arbres et arbustes vivants, foins, fourrages, paille, etc.
— 24 Mobiliers, objets manufacturés, etc.
— 25 Emballages vides.
— 26 Emballages vides en retour.
— 27 Dépouilles d'animaux et produits accessoires.
— 28 Matériel d'entrepreneur, de fêtes, de chemins de fer et de tramways. Voitures.
— 29 Réglementations diverses :
Chap. 1er. — Masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles.
Chap. II. — Embranchements particuliers.
Chap. III. — Animaux, objets et produits destinés aux concours agricoles et expositions officielles, etc.
Chap. IV. — Marchandises en wagons fournis par les expéditeurs.
Chap. V. — Conditions de soudure des tarifs.
Chap. VI. — Opérations en douane.
Chap. VII. — Pesage des camions et voitures.
Chap. VIII. — Enlèvement des marchandises et magasinage.
Chap. IX. — Transport sur les voies de quais.
Chap. X. — Marchandises de toutes natures en provenance ou à destination de diverses gares desservant une même localité.
— 30 Exportation. — Ports de mer.

Indépendamment des marchandises pour lesquelles le tarif 22 est indiqué, toutes celles qui sont rangées dans les autres tarifs spéciaux peuvent également figurer à ce tarif lorsqu'elles sont utilisées comme « amendements ou engrais ».

Toutes les marchandises sont susceptibles, en outre, de figurer au tarif spécial d'exportation ou des ports de mer portant le n° 30, chacune dans le paragraphe portant le même numéro que le tarif spécial intérieur où elle est rangée.

Les marchandises inscrites dans les tarifs communs prennent place dans ceux de ces tarifs dont les numéros correspondent au numéro du tarif intérieur dans lequel elles sont rangées. La correspondance s'établit ainsi qu'il suit :

1, 2, 3, etc.................. tarifs intérieurs
101, 102, 103, etc......... tarifs communs entre les chemins de fer français, pour le trafic intérieur.
201, 202, 203, etc......... tarifs communs avec les chemins de fer étrangers et les compagnies de navigation.

301, 302, 303, etc......... tarifs d'exportation et de transit, communs entre chemins de fer français.
401, 402, 403, etc......... tarifs d'exportation et de transit, communs avec les chemins de fer étrangers et les compagnies de navigation.

B. — Conditions générales d'application des tarifs spéciaux communes aux sept grands réseaux.

I. — Conditions applicables a tous les tarifs spéciaux ordinaires d'exportation, de transit, communs ou non communs (1).

Article premier. — Demande du tarif. — Tout expéditeur qui veut profiter des tarifs spéciaux, intérieurs ou communs, doit en faire la demande sur sa déclaration d'expédition, soit par l'indication explicite des tarifs à appliquer, soit par l'une des mentions : « *Tarifs spécial, tarif réduit, tarif le plus réduit* », avec ou sans indication de l'itinéraire.

L'une quelconque de ces mentions implique l'acceptation, par l'expéditeur, de toutes les conditions que comportent les tarifs à appliquer. Elle entraîne pour le ou les transporteurs l'obligation d'appliquer, sur l'ensemble du parcours, la taxe totale la plus réduite, en soudant, s'il y a lieu, en un ou plusieurs points, les prix des tarifs spéciaux (intérieurs ou communs) soit entre eux, soit avec ceux des tarifs généraux quand aucune clause ne l'interdit, en se conformant, sur chaque réseau, au tarif spécial réglant les conditions de soudure, ainsi qu'aux dispositions ci-après :

Si l'expéditeur, après avoir inscrit l'une des mentions : « *Tarif spécial, tarif réduit, tarif le plus réduit* », indique un itinéraire, la gare expéditrice appliquera le prix le plus réduit correspondant à cet itinéraire.

Si l'expéditeur n'indique pas d'itinéraire, la gare expéditrice doit choisir, même en dehors de son réseau, et s'il y a lieu, par itinéraire détourné, la voie la plus économique pour l'expéditeur.

A défaut d'indication concernant la demande du tarif, l'expédition est faite aux prix et conditions des tarifs généraux.

Art. 2. — Avaries. — Le chemin de fer n'est pas responsable :

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs, sont transportées en wagons découverts, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport ;

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la déclaration d'expédition, seront remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage, en tant que l'avarie sera résultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage ;

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales passées avec l'expéditeur, ont été chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destina-

(1) Les transports effectués du territoire de l'un des Etats contractants à la convention internationale de Berne, à destination d'un autre Etat contractant, sont soumis aux stipulations de cette convention (annexe XXIX), et, en tout ce qui n'est pas contraire à ces stipulations, aux présentes conditions.

taire, en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux ;

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie, ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation et déperdition, en tant que l'avarie est résultée de ce danger ;

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants, en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux ;

6° De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte, en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'établisse le contraire.

Art. 3. — DÉCHETS. — En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions réglementaires édictées par l'article 1er de la Convention internationale de Berne (1).

Dans le cas où plusieurs colis sont remis au transport avec une seule déclaration d'expédition, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la déclaration ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.

Art. 4. — PROLONGATION DE DÉLAI. — A moins d'indication contraire dans les tarifs, les administrations pourront prolonger de cinq jours au delà des délais réglementaires, la durée des transports effectués aux prix des tarifs spéciaux, sans que ce supplément de délai puisse donner lieu à indemnité.

En cas de soudure de plusieurs tarifs spéciaux (intérieurs ou communs), les allongements de délais spécifiés dans ces tarifs ne se cumuleront pas. Le plus grand de ces allongements sera seul appliqué.

Art. 5. — FRAIS ACCESSOIRES. — Les frais accessoires prévus à l'article 14 des conditions d'application des tarifs généraux seront ajoutés aux prix des barèmes et aux prix fermes des tarifs spéciaux, à moins d'indication contraire desdits tarifs.

En cas d'application de barèmes communs ou de prix fermes communs, et sauf stipulation contraire dans les tarifs, il n'est rien perçu pour frais de transmission aux points de jonction reliant entre eux les réseaux qui participent à ces barèmes ou à ces prix fermes.

(1) Voir sous l'article 32 de la Convention, annexe XXIX, page 430.

Lorsque les prix d'un tarif spécial comprennent les frais de chargement, de déchargement et de gare, ou seulement les frais de gare, ou lorsque, d'après les stipulations du tarif, il n'est rien ajouté à ces prix pour frais de chargement, de déchargement et de gare, il n'est point perçu de droits de transmission au profit de l'administration ou des administrations participant à ce tarif, au point de jonction avec une administration ne participant pas au tarif, pour les marchandises en provenance ou à destination de cette autre administration, mais il n'est rien déduit des prix indiqués au tarif spécial.

Lorsque le tarif spécial stipule l'addition, au prix d'un barème kilométrique, des frais accessoires fixés au chiffre total de 1 fr. 50 ou 1 fr. par tonne, il est déduit la moitié de ces frais à chaque point de jonction avec une autre administration ne participant pas au tarif et le demi-droit de transmission est perçu au profit de l'administration ou des administrations participant à ce tarif.

Art. 6. — A. — Manutention. — Lorsque, aux termes du tarif spécial, les marchandises doivent être manutentionnées par l'expéditeur et par le destinataire, le chargement et le déchargement en sont opérés par leurs soins et à leurs frais, risques et périls.

Toutefois si, dans ce cas, les administrations, sur la demande de l'expéditeur ou du destinataire, consentent à faire ces deux opérations ou seulement l'une d'elles, elles auront droit, en dehors des frais de gare, aux taxes prévues pour ces opérations par l'arrêté ministériel concernant les frais accessoires.

B. — Fourniture des wagons. — Les expéditeurs sont tenus de faire connaître à la gare de départ le nombre des wagons qui leur sont nécessaires pour l'expédition des marchandises, voitures ou animaux, dont ils doivent ou peuvent effectuer le chargement ; ils indiquent, en même temps, la nature et le poids approximatif de ces objets, ainsi que le réseau destinataire, et spécifient si l'expédition doit être faite aux conditions des tarifs généraux ou des tarifs spéciaux.

Les expéditeurs peuvent formuler, par une seule et même lettre, des demandes de wagons pour des jours différents.

Les demandes sont enregistrées à mesure qu'elles parviennent à la compagnie sur un registre spécial déposé dans les gares.

La Compagnie doit, dans la journée qui suit la réception de la demande, pourvu que celle-ci lui ait été adressée de manière à lui parvenir avant l'heure de fermeture de la gare, informer l'expéditeur des jour et heure :

Où les wagons seront mis à sa disposition, s'il s'agit d'une demande de fourniture unique ;

Où la première livraison de matériel sera faite, s'il s'agit d'une demande de wagons pour des jours différents.

Dans ce second cas, la même information est donnée, pour chacune des livraisons ultérieures, par un avis qui devra être expédié de manière à parvenir à l'expéditeur la veille, au plus tard, de la date indiquée par la Compagnie pour la livraison correspondante.

Les délais de transport courent, si la demande est parvenue avant la fermeture de la gare :

Du lendemain de la réception de cette demande, quand l'expéditeur n'a pas indiqué la date à laquelle il désire avoir le matériel ;

De la date ou de chacune des dates indiquées par lui pour la ou les fournitures correspondantes, pourvu que la date unique ou la première des dates soit postérieure à celle de la réception de la demande.

Les délais ci-dessus fixés sont augmentés des retards que subirait le

chargement des wagons, s'il n'était pas effectué dans les délais fixés par l'article 28 de l'arrêté des frais accessoires (article 36 des conditions d'application des tarifs généraux).

Les règles énoncées à l'article 32 de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 (article 53 des conditions d'application des tarifs généraux), concernant les frais accessoires pour l'envoi des avis d'arrivée des marchandises, sont applicables aux avis à donner par l'expéditeur à la Compagnie et par la Compagnie à l'expéditeur pour la fourniture des wagons.

L'expéditeur qui voudrait user du téléphone pour les demandes de matériel doit tenir un registre qui contient les même énonciations que celui de la compagnie (même article 32) et qui est coté et paraphé par le commissaire de surveillance.

Art. 7. — A. — Charges complètes des wagons. — L'expéditeur qui, aux termes du tarif, effectue le chargement, a la faculté d'utiliser la capacité entière du wagon, à la condition de ne pas dépasser la charge maximum que ce wagon peut porter, ni les dimensions des gabarits des administrations participantes.

B. — Charges incomplètes. — Tout envoi dont le poids est inférieur au minimum, soit par expédition, soit par chargement de wagon, exigé par le tarif spécial, est taxé, suivant qu'il y a avantage pour l'expéditeur, soit au prix et pour le minimum de poids de ce tarif, soit d'après les tarifs généraux ou spéciaux de chaque administration.

C. — Excédent de poids. — Pour les tarifs spéciaux applicables avec un minimum de tonnage par wagon, une expédition dont le poids est supérieur à ce minimum est taxée au prix de ce tarif, si elle peut être chargée dans un seul wagon.

Dans le cas où elle ne pourrait être chargée dans un seul wagon, l'excédent de poids à charger dans un autre wagon, s'il est inférieur au minimum exigé par wagon, est taxé comme il est dit au paragraphe B.

Dans tous les cas où il y a lieu à application du tarif spécial, l'expédition entière est régie par les conditions de ce tarif.

D. — Minimum de poids. — Le minimum de poids par wagon complet ou par expédition peut être constitué par des marchandises désignées soit dans un même tarif, soit dans des tarifs différents, avec les mêmes barèmes ou les mêmes prix exceptionnels, pourvu que ces marchandises soient assujetties, par lesdits tarifs, aux mêmes conditions particulières, qu'elles soient expédiées par un même expéditeur à un même destinataire et qu'enfin elles ne puissent se nuire ou s'avarier par le contact (1).

Sous les mêmes conditions, le minimum de poids peut également être constitué par des marchandises désignées avec des barèmes ou des prix exceptionnels différents, en payant comme si le poids total était exclusivement constitué par la marchandise taxée au prix le plus élevé (1).

Art. 8. — Pesage. — A défaut de moyens suffisants de pesage à la gare de départ, le poids du chargement des wagons pourra être cons-

(1) Exceptionnellement sur les réseaux du Nord et de l'Est, le minimum de poids par wagon peut être constitué par des marchandises dont les unes doivent, aux termes des tarifs, être chargées ou déchargées par les expéditeurs ou les destinataires, et les autres par la Compagnie, à la condition que le chargement du wagon complet soit fait par l'expéditeur directement de voiture à wagon et le déchargement par le destinataire directement de wagon à voiture, dans le délai le plus réduit prévu par les tarifs pour l'une des marchandises composant l'envoi.

Toutefois, lorsqu'il y a avantage pour le public, la taxe est calculée, pour chaque

taté, au gré des administrations, soit à l'arrivée, soit à une gare située sur le trajet de la marchandise, et la taxe établie au départ, d'après la déclaration de l'expéditeur, sera rectifiée en conséquence, s'il y a lieu.

Art. 9. — BARÈMES COMMUNS. — CALCUL DES TAXES. — Quand un tarif commun stipule l'application d'un barème, les taxes sont calculées par l'itinéraire le plus court, tel qu'il résulte de l'édition en vigueur du tableau des distances de réseau à réseau dont l'établissement a été approuvé par décision ministérielle, pourvu que cet itinéraire emprunte exclusivement les voies des réseaux participant au tarif.

S'il en est autrement, les taxes établies par application du barème sont calculées d'après la distance de l'itinéraire le plus direct obtenu d'après les tableaux de distances particuliers à chacun des réseaux participants, y compris les Ceintures s'il y a lieu, et, dans ce dernier cas, par l'itinéraire le plus court, *via* Grande ou Petite Ceinture.

En ce qui concerne les réseaux du Nord et de l'Ouest, les distances à prendre pour le calcul des taxes sont les distances réelles.

Art. 10. — STATIONS INTERMÉDIAIRES. — Les animaux et les marchandises expédiés sous le régime des tarifs spéciaux ordinaires, communs ou non, en provenance ou à destination d'une gare non dénommée, mais intermédiaire entre deux gares dénommées, jouiront du bénéfice desdits tarifs en payant pour la distance entière comprise entre la première gare dénommée qui précède la gare expéditrice et la première gare dénommée qui suit la gare destinataire, si la taxe ainsi calculée est plus avantageuse pour l'expéditeur que celle des tarifs généraux ou spéciaux de chaque administration.

Les animaux et les marchandises expédiés sous le régime des tarifs spéciaux d'exportation, communs ou non, par une station française non dénommée, mais intermédiaire entre deux points dénommés, peuvent bénéficier des prix de ces tarifs en payant pour la distance entre

nature de marchandise, soit au prix du tarif général sur le poids réel, soit au prix du tarif spécial sur le minimum de poids fixé pour l'application de ce tarif.

Le chargement du wagon complet peut aussi être constitué par des marchandises de toute nature (à l'exception du *plaqué d'or ou d'argent, du mercure, des broderies, des dentelles, des objets d'art, des matières inflammables ou explosibles et objets dangereux, des modes et confections, des tapisseries, des étoffes, fils, rubans, tapis, tissus, vêtements, etc., contenant de la laine ou de la soie)* ; dans ce cas, le chargement doit être effectué par l'expéditeur directement de voiture à wagon et le déchargement par le destinataire directement de wagon à voiture, et la taxe est calculée, savoir :

Sur le réseau du Nord.

aux prix du barème I, avec minimum de 5,000 kilogrammes par wagon ou payant pour ce poids.

Sur le réseau de l'Est.

d'après les barèmes dont les bases sont indiquées ci-après :

a) Par wagon chargé d'au moins 5,000 kilogrammes, ou payant pour ce poids.

	Jusqu'à 100 kil.	0 fr. 10	
Pour chaque kilomètre en excédent de	100 — 300 —	0 09	par kilomètre, plus 0 fr. 40 par tonne pour frais de gare.
	300 — 400 —	0 05	
	400	0 045	

b) Par wagon chargé d'au moins 10,000 kilogrammes, ou payant pour ce poids.

	Jusqu'à 100 kil.	0 fr. 10	
Pour chaque kilomètre excédent de	100 — 200 —	0 08	par kilomètre, plus 0 fr. 40 par tonne pour frais de gare.
	200 — 300 —	0 06	
	300	0 045	

le point dénommé qui précède la gare expéditrice et le port ou point-frontière par où doit s'effectuer l'exportation, si la taxe ainsi calculée est plus avantageuse que celle des tarifs généraux ou spéciaux de chaque administration.

Ne sont considérées comme intermédiaires entre deux gares dénommées que les gares situées sur l'itinéraire le plus court entre chacune des gares dénommées et les points de transit indiqués au tarif. Toutefois, et nonobstant le passage par la Grande Ceinture, Paris continuera d'être traité comme gare intermédiaire. Les seules gares de Paris considérées comme intermédiaires sont les gares situées sur l'itinéraire le plus direct entre la gare expéditrice et la gare destinataire en empruntant les rails de la Petite-Ceinture (1).

Quand un tarif commun stipule l'application d'un barème pour les transports entre une gare quelconque d'un réseau et une gare quelconque d'un autre réseau sous condition d'un parcours empruntant les deux réseaux, la clause ci-dessus s'appliquera comme si chacune des gares de ces deux réseaux était dénommée pour ses relations avec chacune des gares de l'autre réseau.

Art. 11. — Marchandises ne pesant pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube. — Dans le cas où ces marchandises sont dénommées dans un tarif spécial, les prix de ce tarif sont applicables sans surtaxe, à moins d'indication contraire expressément formulée.

Art. 12. — Dispositions générales. — L'application des tarifs spéciaux reste soumise aux conditions des tarifs généraux de chaque administration, en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions générales ci-dessus, et aux conditions particulières expressément stipulées dans les tarifs eux-mêmes.

II. — CONDITIONS PARTICULIÈRES AUX TARIFS SPÉCIAUX D'EXPORTATION OU DE TRANSIT.

Art. 13. — Justification de l'exportation et du transit. — A) Exportation. — Les prix des tarifs sont appliqués immédiatement aux marchandises exportées directement :

1° Par terre et consignées à une gare étrangère ;

2° Par mer et consignées à un point de l'étranger, de Corse, d'Algérie ou des colonies, ou simplement consignées dans l'un des ports désignés au tarif, à une compagnie de navigation desservant les points précités.

Les prix sont appliqués par voie de détaxe dans tous les cas non spécifiés ci-dessus, sauf exception explicitement prévue au tarif.

Pour les marchandises auxquelles les prix du tarif sont immédiatement appliqués, les administrations peuvent exiger toute justification utile de la destination de la marchandise.

Pour les marchandises auxquelles les prix du tarif ne sont applicables que par voie de détaxe, la demande de détaxe doit être formulée dans un délai d'un mois au plus (sauf exception prévue aux tarifs) compté à partir du jour de l'arrivée de la marchandise au point frontière ou port d'embarquement, la taxe appliquée au départ étant celle des tarifs ordinaires. Cette demande doit être accompagnée des lettres de voiture ou récépissés et des connaissements ou des certificats de douane constatant l'exportation. Ces pièces doivent être produites en originaux, et il doit y avoir identité entre les désignations de nature et de quantité qui sont inscrites, d'une part, sur les lettres de voiture ou

(1) Les gares des Batignolles, la Villette, Bercy, Ivry, sont considérées comme des gares de Petite-Ceinture. — Pour certaines relations indiquées dans les tarifs, la clause des gares intermédiaires s'applique sur plusieurs itinéraires.

récépissés de chemins de fer, d'autre part, sur les connaissements ou certificats de douane.

A défaut de justification suffisante dans le délai d'un mois ci-dessus indiqué, la taxe du tarif ordinaire est maintenue.

B) Transit. — Les tarifs de transit sont appliqués exclusivement aux marchandises en provenance et à la destination de l'étranger, de Corse, d'Algérie ou des colonies, traversant le territoire français.

Les prix desdits tarifs de transit, de même que les prix totaux inscrits dans les tarifs internationaux de transit, peuvent être appliqués comme prix d'exportation jusqu'à la frontière française, dans les conditions et sous les justifications exigées pour l'application des tarifs d'exportation, aux marchandises à destination de l'étranger, de Corse, d'Algérie ou des Colonies et en provenance d'une gare située :

Soit sur l'itinéraire direct du prix appliqué ;

Soit, par rails, à 50 kilomètres au plus de cet itinéraire, à la condition que le trajet total effectué sur les rails français par la marchandise ne soit pas supérieur à la distance parcourue par la marchandise passant en transit.

Art. 14. — Formalités en douane. — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane.

L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de perte de la faute du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

Les formalités de douane sont remplies en cours de route par le chemin de fer, ou par un commissionnaire nommément désigné par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition, à moins que l'emploi d'un commissionnaire ne soit interdit par le tarif ou par les conventions internationales en vigueur.

Lorsque les formalités seront remplies par un commissionnaire désigné par l'expéditeur sur sa déclaration d'expédition, ce commissionnaire devra remplir toutes les formalités de douane quelconques sur tous les points où elles sont nécessaires, le tout à ses risques et périls, sans que la marchandise, voyageant aux conditions du tarif applicable, puisse sortir des gares avant la livraison définitive, et sans que le chemin de fer soit responsable des manquants et avaries non constatés au moment où la marchandise est remise au commissionnaire, ni des délais qui s'écouleront depuis le moment où la marchandise sera arrivée à la gare frontière, jusqu'au moment où elle sera mise à la disposition du chemin de fer pour sa réexpédition.

En l'absence de toute indication, ou en cas dune indication incomplète sur la déclaration d'expédition remise à la gare de départ, les opérations et formalités en douane seront accomplies d'office par le chemin de fer.

C. — Conditions de soudure des tarifs (1).

La soudure des tarifs prescrite par l'article 1er des conditions générales d'application des tarifs spéciaux est soumise aux dispositions particulières ci-après :

(1) Les tarifs qui réglementent la soudure n'étant pas les mêmes sur les divers réseaux, nous donnons comme spécimen celui des chemins de fer de l'Etat.

Lorsque les prix exceptionnels sont soudés, soit entre eux, soit avec les prix des barèmes kilométriques des tarifs généraux ou spéciaux, il n'est ajouté aucune taxe supplémentaire pour frais de soudure. A moins d'exception autorisée par un tarif homologué, les prix ainsi calculés ne peuvent être appliqués aux transports de toute nature à petite vitesse que si l'itinéraire légal entre les deux points extrêmes du parcours à taxer emprunte exclusivement les lignes de l'Etat.

En cas de soudure de deux ou plusieurs taxes, les frais de manutention (c'est-à-dire les frais de chargement, de déchargement et de gare) ne sont perçus séparément, en sus des prix de transport, que quand ils ne sont compris dans aucune des taxes soudées. En conséquence, lorsqu'il y a lieu de souder un prix exceptionnel comprenant les frais de manutention, avec un prix de barème kilométrique ne comprenant que les prix de transport, les frais de manutention compris dans le prix exceptionnel sont considérés comme s'appliquant aux deux extrémités du parcours total, et ne sont pas perçus une seconde fois. En cas de soudure de deux ou plusieurs prix exceptionnels comprenant les frais de manutention, la soudure est faite sans aucune déduction.

Les délais de parcours des divers tarifs soudés s'ajoutent entre eux pour constituer le délai total de parcours, les délais d'expédition et de livraison n'étant comptés qu'une seule fois, mais les allongements de délais spécifiés dans ces divers tarifs ne se cumulent pas et le plus grand est le seul appliqué.

Si l'un des tarifs soudés comporte des stipulations spéciales quant à la responsabilité du chemin de fer, ces stipulations spéciales s'appliquent à l'ensemble du parcours.

Les dispositions qui précèdent sont applicables aux tarifs communs en ce qui concerne les taxes afférentes au réseau de l'Etat.

Ces dispositions sont d'ailleurs exclusivement applicables à la soudure des prix des tarifs du réseau de l'Etat entre eux, et non pas à la soudure de ces prix avec ceux des tarifs particuliers des réseaux voisins. Pour les marchandises transitant du réseau de l'Etat sur un réseau voisin, ou *vice versa*, quel que soit le tarif appliqué sur ce dernier réseau, le demi-droit de transmission, les frais de gare au départ ou à l'arrivée et, s'il y a lieu, les frais de chargement ou de déchargement sont toujours perçus séparément au profit de l'administration des chemins de fer de l'Etat, lorsque la taxe du parcours sur le réseau de l'Etat est fournie par un barème kilométrique ne comprenant que les frais de transport. Si, au contraire, il est fait application sur le réseau de l'Etat des prix exceptionnels comprenant les frais de chargement, de déchargement et de gare, ou seulement les frais de gare, il n'est pas perçu de droit de transmission au profit de l'administration des chemins de fer de l'Etat, mais il n'est fait aucune déduction sur le montant des prix exceptionnels.

ANNEXE XXIX

Convention internationale de Berne sur le transport des marchandises.

Article premier. — Etendue de l'application de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemin de

FER. — La présente convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, de territoire de l'un des Etats contractants à destination du territoire d'un autre Etat contractant, par les lignes de chemin de fer qui sont indiquées dans la liste ci-annexée, sous réserve des modifications qui seront introduites dans cette liste conformément aux dispositions de l'article 58.

Les dispositions réglementaires prises d'un commun accord entre les Etats contractants pour l'exécution de la présente convention auront la même valeur que la convention elle-même (1).

ART. 2. — OBJETS DONT LE TRANSPORT NE TOMBE PAS SOUS L'APPLICATION DE LA CONVENTION INTERNATIONALE. — Les dispositions de la présente convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants :

1° Les objets dont le monopole est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir ;

2° Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport ;

3° Les objets dont le transport serait interdit, par mesure d'ordre public, sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

ART. 3. — OBJETS EXCLUS DU TRANSPORT OU ADMIS SEULEMENT SOUS CERTAINES CONDITIONS. — Les dispositions réglementaires désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité et la sécurité de l'exploitation, seront exclus du transport international réglé par la présente convention, ou ne seront admis à ce transport que sous certaines conditions.

§ 1er. — Dispositions d'éxécution.

Sont exclus du transport :

1° Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux ;

2° Objets d'art tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités ;

3° Transports funèbres ;

Toutefois, l'or et l'argent en lingots, le platine, les valeurs monnayées, ou en papier, les papiers importants, les pierres précieuses, les perles fines et autres objets précieux, les objets d'art, tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités, seront admis au transport international avec la lettre de voiture internationale de la convention de Berne, sur base, soit d'une entente entre les gouvernements de l'Etat intéressés, soit de tarifs élaborés par les administrations de chemins de fer, à ce dûment autorisées, et approuvées par toutes les autres autorités compétentes.

Dans les objets précieux sont compris, par exemple, les dentelles et broderies de grande valeur.

(1) Les dispositions réglementaires pour l'exécution de cette Convention sont placées à la suite de chaque article, en caractères italiques.

Le protocole de clôture spécifie que l'on ne considère pas comme transports internationaux :

1° Ceux qui vont d'une gare d'un Etat à une autre gare du même Etat, en empruntant seulement en transit un territoire étranger ;

2° Les transports qui ne dépassent la frontière d'un Etat que par l'emprunt de la section comprise entre cette frontière et la première gare douanière d'un Etat limitrophe.

De même, les transports funèbres sont admis au transport international avec la lettre de voiture internationale, sous les conditions suivantes :

a) *Le transport est effectué en grande vitesse ;*

b) *Les frais de transport doivent obligatoirement être payés au départ;*

c) *Le transport ne peut s'effectuer que sous la garde d'une personne chargée de l'accompagner ;*

d) *Les transports funèbres sont soumis aux lois et règlements de police spéciaux de chaque Etat, en tant que ces transports ne sont pas réglés par des conventions spéciales entre Etats ;*

4° La poudre à tirer... et tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, les produits répugnants ou de mauvaise odeur, en tant que les produits désignés dans le présent alinéa ne sont pas énoncés expressément parmi les objets admis au transport sous certaines conditions.

Les objets désignés dans l'annexe 1 ne sont admis au transport que s'ils se trouvent dans les conditions énumérées par cette annexe. Ils doivent en outre être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Néanmoins, deux ou plusieurs Etats contractants pourront, par des conventions spéciales, adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de certains objets exclus du transport international, ou admis conditionnellement à ce transport.

Art. 4. — Validité des prescriptions des tarifs. — En ce qui concerne les transports internationaux, seront valables les conditions des tarifs communs des associations ou unions de chemins de fer, de même que celles des tarifs particuliers de chaque chemin de fer, en tant qu'elles ne seront pas contraires à la convention; sinon elles seront considérées comme nulles et non avenues.

Art. 5. — Acceptation et transport obligatoires des marchandises. — Tout chemin de fer désigné, comme il est dit à l'article 1er, est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente convention, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu :

1° Que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la convention ;

2° Que le transport soit possible, eu égard aux moyens ordinaires de transport ;

3° Que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter les expéditions qu'autant que le transport pourra en être effectué immédiatement. Les dispositions particulières, en vigueur pour la gare d'expédition, détermineront si cette gare sera tenue de prendre, provisoirement, en dépôt, les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins que le chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation ou sur l'intérêt public.

Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

Art. 6. — Teneur et forme de la lettre de voiture. — Toute expédition internationale (art. 1er) doit être accompagnée d'une lettre de voiture qui contiendra les mentions suivantes :

a. Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée.

b. La désignation de la gare d'expédition et de l'administration expéditrice.

c. La désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire.

d. La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur ; en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis.

e. La demande faite par l'expéditeur de l'application des tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux articles 14 et 35.

f. La déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (art. 38 et 40).

g. La mention si l'expédition doit être faite en grande ou en petite vitesse.

h. L'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police, et qui doivent accompagner la marchandise.

i. La mention de l'expédition en port payé, s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais de transport (art. 12).

k. Le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (art. 13).

l. La mention de la voie à suivre avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane.

A défaut de cette mention, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

Si l'expéditeur a indiqué la voie à suivre, le chemin de fer ne pourra, pour effectuer le transport, utiliser une autre voie que sous les conditions suivantes :

1° Les opérations de douane auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur ;

2° Il ne sera pas réclamé une taxe de transport supérieure à celle qui aurait été perçue, si le chemin de fer s'était conformé à l'itinéraire choisi par l'expéditeur ;

3° La marchandise sera livrée dans un délai ne dépassant pas celui qui résulterait de l'itinéraire indiqué dans la lettre de voiture.

Si la gare d'expédition a choisi une autre voie, elle doit en aviser l'expéditeur.

m. Le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La signature pourra être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois ou règlements du lieu de l'expédition le permettent.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu de la lettre de voiture, et, notamment, le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions pour l'exécution de la convention.

Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de remplacer cette lettre par d'autres pièces, ou d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la présente convention.

Toutefois, lorsque les lois et règlements du lieu de l'expédition l'ordonneront, le chemin de fer pourra exiger de l'expéditeur, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration pour lui servir de preuve du contrat de transport.

L'administration du chemin de fer pourra également créer, pour les

besoins de son service intérieur, une souche destinée à rester à la gare expéditrice et portant le même numéro que la lettre de voiture et le duplicata.

§ 2. — Dispositions d'exécution.

Sont obligatoires pour les lettres de voitures internationales les formulaires prescrits par l'annexe 2. Ces formulaires doivent être imprimés pour la petite vitesse sur papier blanc, pour la grande vitesse sur papier blanc avec une bande rouge au bord supérieur et au bord inférieur, au recto et au verso. Les lettres de voiture seront certifiées conformes aux prescriptions de la présente convention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

La lettre de voiture devra être rédigée, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, dans l'une des deux langues allemande ou française.

Si la langue officielle du pays de la station expéditrice n'est ni l'allemand ni le français, la lettre de voiture pourra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, à charge de contenir une traduction exacte en allemand ou en français.

Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les chemins de fer, les autres par l'expéditeur.

Plusieurs objets ne pourront être inscrits dans la même lettre de voiture que lorsque leur nature permettra de les charger sans inconvénients avec d'autres marchandises, et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

Les marchandises dont le chargement et le déchargement, selon les règlements en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire, doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet.

Il est permis d'insérer dans la lettre de voiture, mais à titre de simple information et sans qu'il en résulte ni obligation, ni responsabilité pour le chemin de fer, les mentions suivantes : Envoi de N. N. — Par ordre de N. N. — A la disposition de N. N. — Pour être réexpédié à N. N. — Assuré auprès de N. N. — Ces mentions ne peuvent s'appliquer qu'à l'ensemble de l'expédition et doivent être insérées au bas du verso de la lettre de voiture.

ART. 7. — RESPONSABILITÉ CONCERNANT LES INDICATIONS DE LA LETTRE DE VOITURE. DROIT DE CONTROLE DU CHEMIN DE FER. SURTAXES. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu. L'ayant droit sera dûment appelé à assister à cette vérification, sauf le cas où elle sera faite en vertu de mesures de police que chaque gouvernement a le droit de prendre, dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre publics.

Les lois et règlements de chaque Etat régleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis.

Les dispositions réglementaires fixeront la surtaxe qui, en cas de déclaration inexacte du contenu ou d'indication d'un poids inférieur

au poids réel, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, devra être payée aux chemins de fer ayant pris part au transport, sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

La surtaxe n'est pas due :

a) En cas d'application inexacte du poids, lorsque le pesage par le chemin de fer est obligatoire d'après les prescriptions en vigueur à la station expéditrice ;

b) En cas d'indication inexacte du poids ou de surcharge d'un wagon, lorsque l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage soit effectué par le chemin de fer ;

c) En cas de surcharge occasionnée, au cours du transport, par des influences atmosphériques, si l'expéditeur prouve qu'il s'est conformé, en chargeant le wagon, aux prescriptions en vigueur à la station expéditrice.

§ 3. — Dispositions d'exécution.

Lorsque des marchandises désignées au 4° du paragraphe 1er et dans l'annexe 1 auront été remises au transport avec une déclaration inexacte ou incomplète, ou que les prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe 1 n'auront pas été observées, la surtaxe sera de 15 francs par kilogramme du poids brut du colis entier.

Dans tous les autres cas, la surtaxe prévue par l'article 7 de la convention pour déclaration inexacte du contenu d'une expédition sera de 1 franc par lettre de voiture, lorsque cette déclaration ne sera pas de nature à entraîner une réduction du prix de transport ; sinon, elle sera du double de la différence entre le prix de transport du contenu déclaré et celui du contenu constaté, calculé du point d'expédition au point de destination, et en tout cas elle sera au minimum de 1 franc.

En cas d'indication d'un poids inférieur au poids réel d'une expédition, la surtaxe sera le double de la différence entre le prix de transport du poids déclaré et celui du poids constaté, depuis le point d'expédition jusqu'au point de destination.

En cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, la surtaxe sera de 6 fois le prix de transport du poids dépassant la charge permise, du point d'expédition au point de destination. Lorsqu'il y aura en même temps indication d'un poids inférieur au poids réel et surcharge, la surtaxe pour indication d'un poids inférieur au poids réel et la surtaxe afférente à la surcharge seront perçues cumulativement.

La surtaxe pour surcharge (alinéa 4) est perçue :

a) *En cas d'emploi de wagons qui ne portent qu'une seule inscription indiquant le poids du chargement qu'ils peuvent recevoir, lorsque le* poids normal de chargement *ou la* capacité de chargement *indiqué est dépassé de 5 0/0 lors du chargement ;*

b) *En cas d'emploi de wagons portant deux inscriptions, dont l'une se rapporte* au poids normal de chargement (Ladegewicht), *et l'autre au* poids maximum de chargement (Tragfœhigkeit), *lorsque la surcharge dépasse d'une manière quelconque le poids maximum de chargement.*

ART. 8. — CONCLUSION DU CONTRAT DE TRANSPORT. — Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise désignée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

Toutefois, en ce qui concerne les marchandises qui, conformément aux prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, sont chargées par l'expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de la remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture qui devra lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi ni d'un connaissement.

Art. 9. — Conditionnement. Emballage. — Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, le soin en incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et, qu'en outre, il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera déterminé dans les dispositions réglementaires.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages résultant de ces défectuosités d'emballage sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, devra indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera pas responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol.

§ 4. — Dispositions d'exécution.

Pour la déclaration prévue dans l'article 9, on se servira du formulaire spécial délivré par les gares.

Lorsqu'un expéditeur a l'habitude d'expédier, à la même station, des marchandises de même nature nécessitant un emballage et que ces marchandises sont remises sans emballage ou avec un emballage présentant toujours les mêmes défauts, il peut, à la place de la déclaration spéciale à chaque expédition, se servir, une fois pour toutes, du formulaire de déclaration générale prévu à l'annexe 3. Dans ce cas, la lettre de voiture doit contenir, en sus de la reconnaissance prévue à l'alinéa 2 de l'article 9, la mention de la déclaration générale remise à la station expéditrice.

Art. 10. — Formalités de douane, d'octroi et de police. — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui

pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

Les formalités de douane, d'octroi ou de police seront remplies en cours de route par le chemin de fer. Celui-ci sera libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois l'ayant droit à la marchandise pourra, soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations de douane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification de la marchandise et présenter ses observations. Cette faculté donnée à l'ayant droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise, ni le droit de procéder aux opérations de douane.

Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée de la marchandise dans la gare destinataire les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.

Art. 11. — Calcul des taxes. — Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs est formellement interdit et nul de plein droit. Toutefois sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions.

Il ne sera perçu, au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accessoires ou spéciaux prévus par les tarifs, aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, — tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués, par le tarif, frais de réparations nécessités par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation.

Ces dépenses devront être dûment constatées et seront mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

Art. 12. — Paiement des frais de transport. — Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

Le chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne lui garantissent pas suffisamment les frais de transport.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut pas être fixé exactement au moment de l'expédition, le chemin de fer pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul dans la fixation des frais de transport et des frais accessoires, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. L'action en rectification est prescrite par un an à partir du jour du paiement, lorsqu'il n'est pas intervenu entre les parties une reconnaissance de la dette, une transaction ou un jugement. Les dispositions contenues dans l'article 45,

alinéas 3 et 4, sont applicables à la prescription mentionnée ci-dessus. Les dispositions de l'alinéa 1 de l'article 44 ne s'appliquent pas dans ce cas.

§ 5. — Dispositions d'exécution.

La station expéditrice devra spécifier, dans le duplicata de la lettre de voiture, les frais perçus en port payé inscrits par elle dans la lettre de voiture.

La production du duplicata de la lettre de voiture suffit pour introduire la réclamation prévue à l'article 12, alinéa 4, de la convention, lorsque les frais de transport ont été liquides au moment de la remise de la marchandise au transport.

Art. 13. — Remboursements et déboursés. — L'expéditeur pourra grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur. Toutefois, ce remboursement ne pourra excéder le maximum fixé par les dispositions réglementaires qu'autant que tous les chemins de fer qui participent au transport y consentiront. Les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (article 12, alinéa 2) ne pourront pas être grevées d'un remboursement.

L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs.

Le chemin de fer ne sera tenu de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

Si la marchandise a été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage jusqu'à concurrence du montant de remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Art. 14. — Délais de livraison. — Les dispositions réglementaires établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima de livraison, le calcul, le point de départ, l'interruption et l'expiration des délais de livraison.

Lorsque, d'après les lois et règlements d'un pays, il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourront aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial.

§ 6. — Dispositions d'exécution.

Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants:

a. *Pour la grande vitesse :*
- *1° Délai d'expédition.......... 1 jour.*
- *2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres.......... 1*

b. *Pour la petite vitesse :*
- *1° Délai d'expédition.......... 2 jours.*
- *2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres.......... 2*

Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point

de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux différents parcourus.

Les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer, soumises à leur autorité, ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants :

1° Les jours de foire ;

2° Les époques de trafic extraordinaire ;

3° Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau, dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport.

4° Pour les lignes secondaires ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal.

Lorsqu'un chemin de fer sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les Etats dans les quatre cas ci-dessus, il devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission au chemin de fer suivant, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation du délai dont il aura profité.

Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé lorsque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise ou l'arrivée en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des règlements du chemin de fer chargé de la livraison.

Ces mêmes règlements déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée, et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir 24 heures plus tard.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

Dans le cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion.

ART. 15. — DROIT DE L'EXPÉDITEUR DE DISPOSER DE LA MARCHANDISE. — L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer, au lieu de destination, ou en cours de route, ou encore à une station située soit au delà du point de destination, soit sur un embranchement, à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture. Le chemin de fer peut, à son gré, à la demande de l'expéditeur, accepter des dispositions ultérieures tendant à l'établissement, à l'augmentation, à la diminution ou au retrait de remboursements, ou bien à l'affranchissement des envois. Des dispositions ultérieures autres que celles indiquées ci-dessus ne sont pas admises.

Toutefois l'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant qu'il produit le duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la représentation de ce duplicata sera responsable du préjudice causé par ce fait vis-à-vis du destinataire auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter ces ordres de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse, lorsque la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16 en assignant le chemin de fer. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention à l'alinéa 1, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service régulier de l'exploitation.

Les ordres mentionnés à l'alinéa 1 doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite, signée par l'expéditeur, conformément au formulaire prescrit par les dispositions réglementaires. Ladite déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, lequel sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur.

Toute disposition de l'expéditeur donnée sous une autre forme sera nulle et non avenue.

Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés à l'alinéa 1, à moins que l'ordre n'ait eu pour cause la faute du chemin de fer.

§ 7. — Dispositions d'exécution.

Pour la déclaration prévue dans l'article 15, alinéa 6, l'expéditeur devra se servir du formulaire prescrit par l'annexe 4.

Art. 16. — Livraison de la marchandise. Droits du destinataire. — Le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé, soit qu'il agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autrui, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que ce contrat lui impose. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur, muni du duplicata. a donné au chemin de fer, en vertu de l'article 15, un ordre contraire

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison.

Art. 17. — Obligations du destinataire. — La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Art. 18. — empêchement au transport. — Interruption. — Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque et que la marchandise ne puisse pas être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider, s'il est de l'intérêt de l'expéditeur, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent article, ne pourront pas modifier la désignation du destinataire ni le lieu de destination.

Art. 19. — Mode de procéder pour la livraison des marchandises. — La livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, sont réglées conformément aux lois et règlements en vigueur et applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 20. — Recouvrement par le chemin de fer dernier transporteur des créances résultant de la lettre de voiture. — Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture, notamment des frais de transport, des frais accessoires, de ceux de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

Art. 21. — Droit de gage du chemin de fer. — Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

Art. 22. — Effets du droit de gage. — Les effets du droit de gage seront réglés d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

Art. 23. — Règlement des parts de taxe revenant aux chemins de fer qui ont concouru au transport. — Chaque chemin de fer est tenu après encaissement, soit au départ, soit à l'arrivée, des frais de transport et autres créances résultant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

Le chemin de fer dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture, s'il délivre la marchandise sans recouvrer le montant dû par le destinataire, sous réserve des droits du chemin de fer contre le destinataire.

La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au premier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise, sous réserve du compte définitif à établir conformément à l'alinéa 1 du présent article.

Les créances d'un chemin de fer contre un autre, qui résultent d'un transport international, sont insaisissables lorsque le chemin de fer débiteur a son siège dans un territoire autre que celui dont dépend

le chemin de fer créancier. Il n'y a d'exception que dans le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer créancier.

Le matériel roulant des chemins de fer, ainsi que les objets mobiliers généralement quelconques contenus dans ce matériel et qui appartiennent au chemin de fer, ne peuvent également faire l'objet d'aucune saisie sur un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer propriétaire, sauf le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer propriétaire.

ART. 24. — EMPÊCHEMENTS A LA LIVRAISON. — Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

ART. 25. — CONSTATATION DES PERTES ET AVARIES. — Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit et de le communiquer aux intéressés sur leur demande, et en tous cas à la gare d'expédition.

Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie de la marchandise, ou si l'ayant droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage, et autant que possible la cause de la perte partielle et de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal.

La vérification devra être faite conformément aux lois et règlements du pays où elle a lieu.

En outre, tout intéressé sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise.

ART. 26. — ACTIONS CONTRE LE CHEMIN DE FER. RÉCLAMATIONS. — Les actions contre les chemins de fer qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire, à moins qu'il n'apporte la preuve que le destinataire a refusé la marchandise.

ART. 27. — RESPONSABILITÉ POUR L'EXÉCUTION DES TRANSPORTS. ASSIGNATIONS. — Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport conformément à la lettre de voiture, et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le

réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégeant dans l'Etat où l'administration actionnée aura son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet Etat.

Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint.

ART. 28. — DEMANDES RECONVENTIONNELLES. — EXCEPTIONS. — Les réclamations fondées sur le contrat de transport international pourront être formées contre une autre administration que celles désignées dans l'article 27, alinéa 3, lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions et que la demande principale soit fondée sur le même contrat de transport

ART. 29. — RESPONSABILITÉ DU CHEMIN DE FER QUANT A SON PERSONNEL. — Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.

ART. 30. — RESPONSABILITÉ EN CAS DE PERTE OU AVARIE. — Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jus qu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.) ou un cas de force majeure.

Au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, basée sur la présente convention, cesse à la dernière gare. Le transport ultérieur est régi par l'article 19.

ART. 31. — RESTRICTIONS A LA RESPONSABILITÉ. — Le chemin de fer n'est pas responsable :

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, sont transportées en wagons découverts,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport ;

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (art. 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,

en tant que l'avarie sera résultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage ;

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, ont été chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire ;

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du déchargement ou d'un chargement défectueux;

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre, en tout ou en partie, ou d'être avariées, notamment à la suite de

bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessiccation et déperdition,

en tant que l'avarie est résultée de ce danger;

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants,

en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux;

6° De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, ne s'effectue que sous escorte,

en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'établisse le contraire.

Art. 32. — Restriction a la responsabilité en cas de déchet de poids. — En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions réglementaires.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.

§ 8. — Dispositions d'exécution.

Une tolérance de 2 0/0 du poids est accordée pour le déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après :

Bois de teinture râpés et moulus, écorces, racines, bois de réglisse, tabac haché, graisses, savons et huiles fermes, fruits frais, feuilles de tabac fraîches, laine, peaux, fourrures, cuirs, fruits séchés ou cuits, tendons d'animaux, cornes et onglons, os (entiers et moulus), poissons séchés, houblon, mastic frais.

Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'article 32 de la convention, cette tolérance est réduite à 1 0/0.

Art. 33. — Présomption de perte de la marchandise. — Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (art. 14), l'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

Art. 34. — Montant de l'indemnité en cas de perte de la marchandise. — Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera

calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué en outre les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés.

ART. 35. — MONTANT DE L'INDEMNITÉ EN CAS D'APPLICATION DE TARIFS SPÉCIAUX (EXCEPTIONNELS) RÉDUITS. — Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux) dans lesquels sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie, à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à une réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque chemin de fer, et que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours.

ART. 36. — MARCHANDISES RETROUVÉES. — L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut, dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle, si la marchandise est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai de livraison, il en soit avisé immédiatement par le chemin de fer.

Il sera donné acte par écrit de cette réserve.

Dans ce cas, l'ayant droit pourra, dans le délai de trente jours depuis le jour où il aura été avisé, exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture et moyennant la restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Si la réserve dont il est question à l'alinéa 1 ci-dessus n'a pas été faite, ou si l'ayant droit n'a pas donné d'instructions dans le délai de trente jours mentionné à l'alinéa 2 ci-dessus, ou encore si la marchandise a été retrouvée postérieurement au délai de quatre mois, le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée, conformément aux lois de son pays.

ART. 37. — MONTANT DE L'INDEMNITÉ EN CAS D'AVARIE DE LA MARCHANDISE. — En cas d'avarie, le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise. Si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial conformément à l'article 35, l'indemnité à allouer sera proportionnellement réduite.

ART. 38. — DÉCLARATION D'INTÉRÊT A LA LIVRAISON. MONTANT DE L'INDEMNITÉ DUE, EN CE CAS, POUR PERTE OU AVARIE. — S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée par l'article 34 et, en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'article 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront pas dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant droit d'établir l'existence et le montant du dommage.

Les dispositions réglementaires fixeront le maximum de la taxe supplémentaire qui devra être payée en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

§ 9. — Dispositions d'exécution.

La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

Dans ce cas, il est permis de percevoir une taxe supplémentaire calculée par fraction indivisible de 10 francs et de 10 kilomètres, qui ne pourra pas dépasser 0 fr. 025 par 1,000 francs et par kilomètre, sur le montant réel de la somme déclarée.

Le minimum de la perception est fixé à 0 fr. 50 pour le parcours total.

ART. 39. — RESPONSABILITÉ EN CAS DE RETARD DANS LA LIVRAISON. —

Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (article 14), à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.

ART. 40. — MONTANT DE L'INDEMNITÉ EN CAS DE RETARD DANS LA LIVRAISON. — En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

1/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur	à 1/10 du délai de livraison ;		
2/10	—	à 2/10	—
3/10	—	à 3/10	—
4/10	—	à 4/10	—
5/10 du prix de transport pour tout retard supérieur		à 4/10	—

Si ladite preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix du transport.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

2/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur	à 1/10 du délai de livraison ;		
4/10	—	à 2/10	—
6/10	—	à 3/10	—
8/10	—	à 4/10	—
10/10 du prix de transport pour un retard égal ou supérieur		à 4/10	—

Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

ART. 41. — INDEMNITÉ EN CAS DE DOL OU DE FAUTE GRAVE. — Le paiement de l'indemnité pleine et entière, comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé dans tous les cas où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

ART. 42. — INTÉRÊTS DE LA SOMME FIXÉE COMME INDEMNITÉ. — L'ayant droit pourra demander des intérêts à raison de 6 0/0 de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir à partir du jour de la demande.

ART. 43. — EXCEPTION QUANT A LA RESPONSABILITÉ. — La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une déclaration incorrecte ou inexacte, ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.

ART. 44. — EXTINCTION DE L'ACTION CONTRE LE CHEMIN DE FER, DU CHEF DU CONTRAT DE TRANSPORT. — Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise, et la réception de la marchandise, éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

Toutefois, l'action n'est pas éteinte :

1° Si l'ayant droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer ;

2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'une des administrations désignées comme responsables par l'article 27, alinéa 3, dans un délai ne dépassant pas quatorze jours, non compris celui de la réception ;

3° En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'article 25, avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire, ou

dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'article 25 et n'a été omise que par la faute du chemin de fer ;

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes :

a) La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'article 25, doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les quatorze jours à partir de la réception de la marchandise.

b) L'ayant droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Si toutefois la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue dans le § 4.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer.

Si l'un ou l'autre des objets désignés dans la lettre de voiture venait à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (art 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.

Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit.

ART. 45. — PRESCRIPTION DES ACTIONS EN INDEMNITÉ. — Les actions en indemnité pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance du chemin de fer, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'article 44, n° 1.

En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison; en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison, la prescription court du jour où expire le délai de livraison.

L'interruption de la prescription est régie par les lois du pays où l'action est intentée.

En cas de réclamation écrite, adressée au chemin de fer par l'ayant droit, la prescription cesse de courir tant que la réclamation est en suspens. Si la réclamation est repoussée, la prescription reprend son cours à partir du jour où le chemin de fer a notifié par écrit sa réponse au réclamant et restitué les pièces justificatives qui auraient été jointes à la réclamation. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de celui qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures adressées au chemin de fer ou aux autorités supérieures ne suspendent pas la prescription.

ART. 46. — REPRISE DES RÉCLAMATIONS ÉTEINTES OU PRESCRITES. — Les réclamations éteintes ou prescrites conformément aux dispositions des articles 44 et 45 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

DROIT DE RECOURS DU CHEMIN DE FER QUI A PAYÉ L'INDEMNITÉ CONTRE LES AUTRES CHEMINS DE FER AYANT CONCOURU AU TRANSPORT.

ART. 47. — Le chemin de fer qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente convention aura le droit d'exercer un recours

contre les chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

1° Le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé en est seul responsable ;

2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par sa propre faute. Si, dans l'espèce, une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la répartition de l'indemnité aura lieu entre les chemins de fer ayant commis la faute, d'après les principes énoncés dans le n° 3.

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'un ou plusieurs chemins de fer, tous les chemins de fer intéressés au transport, à l'exception de ceux qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement au prix de transport que chacun d'eux aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer mentionnés au présent article, le dommage qui en résulterait pour le chemin de fer qui a payé l'indemnité sera réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport proportionnellement au prix de transport revenant à chacun deux.

Art. 48. — Les règles énoncées dans l'article 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs chemins de fer, l'indemnité sera mise à la charge desdits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

A défaut de conventions spéciales, les dispositions réglementaires déterminent la manière dont le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport.

§ 10. — Dispositions d'exécution.

A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison déterminés par l'article 14 de la convention et le § 6 des présentes dispositions réglementaires, seront partagés entre les différents chemins qui auront pris part au transport de la manière suivante :

1. Entre deux chemins de fer voisins :

a) *Le délai de l'expédition, en deux parties égales.*

b) *Le délai de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.*

2. Entre trois chemins de fer ou plus :

a) *Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun 12 heures de délai d'expédition pour la petite vitesse, et 6 heures pour la grande vitesse.*

b) *Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre les chemins de fer parcourus.*

c) *Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer.*

Les délais supplémentaires auxquels un chemin de fer aurait droit, en vertu des dispositions spéciales de son règlement d'exploitation, seront attribuées à ce chemin de fer.

L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer et celui auquel le délai commence à courir reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

Le partage dont il est question ci-dessus n'est pas pris en considération si le délai total de livraison est observé.

ART. 49. — En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs chemins de fer intéressés au transport.

PROCÉDURE POUR LES RECOURS DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX.

ART. 50. — La demande en recours des chemins de fer entre eux a pour base, *in quali et quanto*, la décision définitive rendue au procès principal contre le chemin de fer exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment signifiée aux chemins de fer à actionner par voie de recours et que ceux-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera, selon les circonstances du fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.

ART. 51. — Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les chemins de fer non actionnés.

Le juge doit statuer par un seul et même jugement. Les chemins de fer actionnés ne pourront pas exercer un recours ultérieur.

ART. 52. — Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

ART. 53. — Le juge du domicile du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

Lorsque l'action devra être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur aura le droit de choisir, entre les juges reconnus compétents en vertu de l'alinéa 1 du présent article, le juge devant lequel il portera sa demande.

ART 54. — Sont réservées les conventions particulières que les chemins de fer peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre eux concernant les recours.

ART. 55. — Sauf les dispositions contraires contenues dans la présente convention, la procédure à suivre sera celle du juge compétent.

ART. 56. — MISE A EXÉCUTION DES JUGEMENTS PRONONCÉS EN VERTU DE LA CONVENTION. — Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires dans les Etats appliquées par ce juge compétent, déclarés exécutoires dans les Etats signataires de la convention par l'autorité compétente, sous les conditions et suivant les formes établies par la législation de cet Etat, mais sans revision du fond de l'affaire. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens (*cautio judicatum suivi*) ne pourra être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

ART. 57. — INSTITUTION D'UN OFFICE CENTRAL ET COMPÉTENCE DE CET OFFICE. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente convention, il sera organisé un office central des transports internationaux, chargé :

1° De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacune des administrations de chemin de fer intéressées et de les notifier aux autres Etats et administrations.

2° De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux.

3° De prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer ;

4° D'instruire les demandes en modification de la présente convention, et en tout cas, quand il y aura lieu, de proposer aux divers Etats la réunion d'une nouvelle conférence ;

5° Enfin de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance, et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

Un règlement spécial déterminera le siège, la composition et l'organisation de cet office, ainsi que ses moyens d'action.

Art. 58. — Entrées de chemins de fer nouveaux ; sorties. — L'office central prévu à l'article 57 est chargé de recevoir les notifications des Etats concernant l'inscription ou la radiation d'un chemin de fer sur la liste dressée en conformité de l'article 1er.

L'entrée effective d'un chemin de fer nouveau dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'office notifiant la présentation aux autres Etats.

La radiation d'un chemin de fer sera faite par l'office central aussitôt qu'il aura reçu de l'un des Etats contractants la notification que celui-ci a constaté que, pour une raison financière ou pour un empêchement matériel, un chemin de fer dépendant de cet Etat et porté sur la liste par lui dressée ne se trouve plus dans la condition de satisfaire aux obligations qui lui sont imposée par la convention.

La simple réception de l'avis émanant de l'office donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser, avec le chemin de fer dénoncé, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui devront être continués jusqu'à destination.

Art. 59. — Conférence des délégués des Etats participant a la convention. — Tous les trois ans au moins, une conférence de délégués des Etats participant à la convention sera réunie, afin d'apporter aux dispositions de la présente convention les améliorations ou modifications jugées nécessaires.

Toutefois, des conférences pourront avoir lieu avant cette époque, sur la demande du quart au moins des Etats intéressés.

Art. 60. — Durée de la convention. — La présente convention engagera chaque Etat signataire pour la durée de trois ans, à partir du jour où elle entrera en vigueur. Chaque Etat qui voudra se retirer à l'expiration de ce délai devra prévenir les autres Etats une année d'avance. A défaut de notification, l'engagement sera censé prorogé pour une nouvelle période de trois ans.

La présente convention sera soumise à la ratification des Etats contractants aussitôt que faire se pourra et n'entrera en vigueur que trois mois après la date de l'échange des actes de ratification.

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE PREMIER

Historique du réseau français.

CHAPITRE II

Régime général et organisation administrative.

CHAPITRE III

Régime financier.

CHAPITRE IV

Établissement, régime et conservation des ouvrages.

CHAPITRE V

Exploitation technique.

CHAPITRE VI

Exploitation commerciale.

CHAPITRE VII

Statistique et législation comparées.

ANNEXES

PREMIÈRE PARTIE

Lois et règlements généraux ou communs aux grands réseaux.

DEUXIÈME PARTIE

Dispositions spéciales à chacun des grands réseaux.

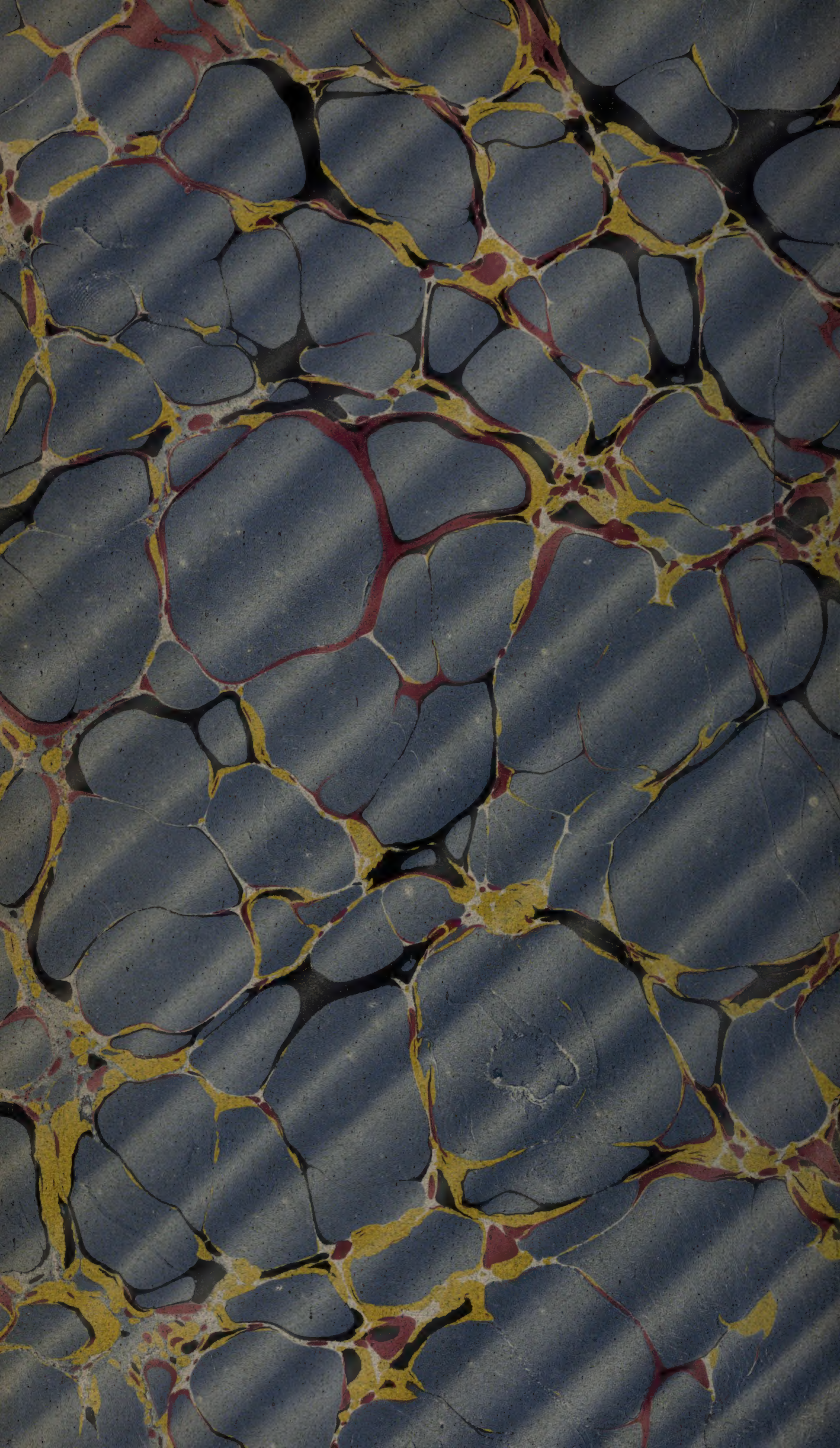
TROISIÈME PARTIE

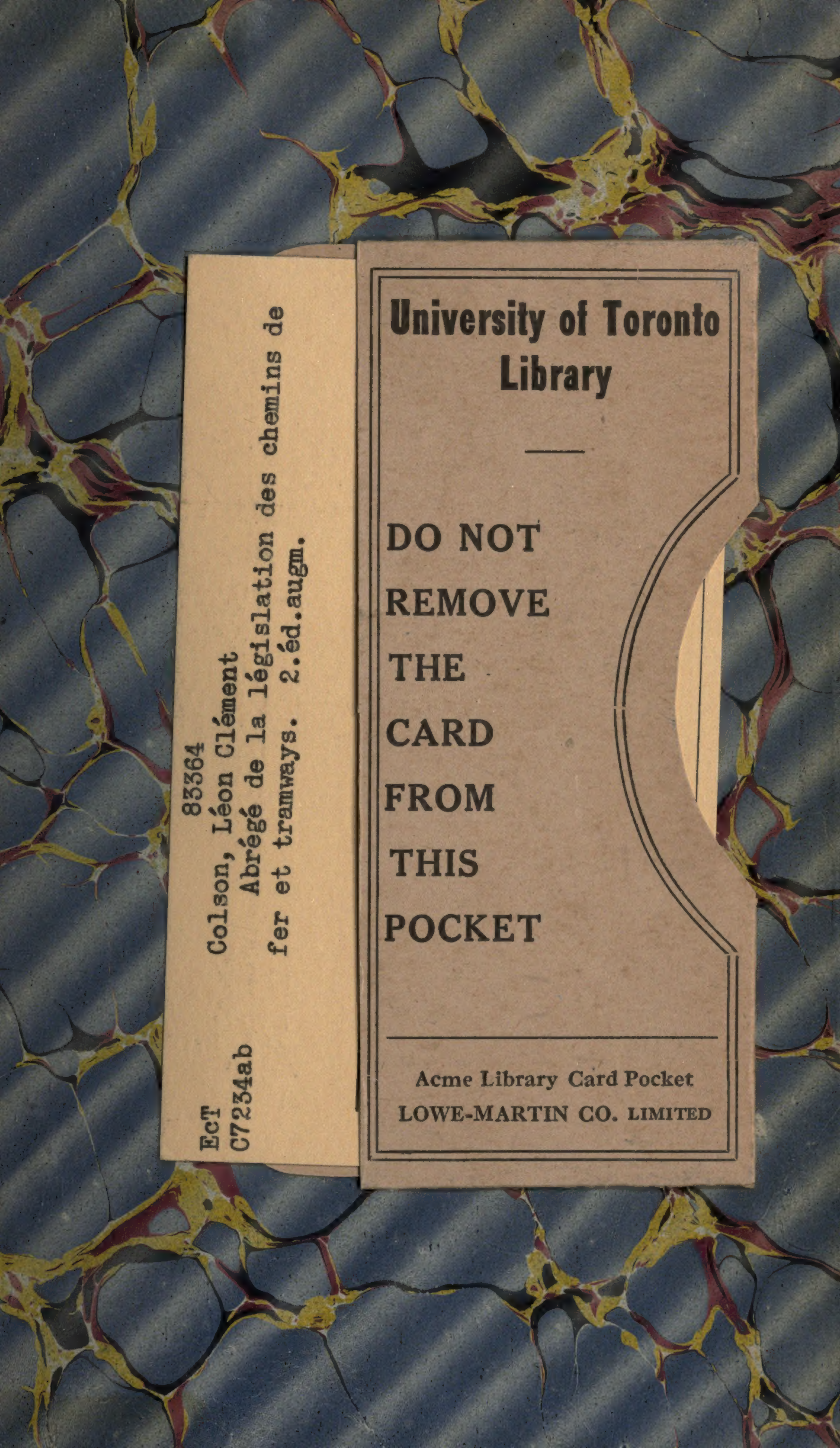
Chemins de fer d'intérêt local et tramways.

QUATRIÈME PARTIE

Dispositions communes aux tarifs des sept grands réseaux.

Imp. PAUL DUPONT. — Paris, 1er Arrt. — 95.12.1903. (Cl.)





University of Toronto Library
DO NOT REMOVE THE CARD FROM THIS POCKET
Acme Library Card Pocket
LOWE-MARTIN CO. LIMITED
83364
Colson, Léon Clément
Abrégé de la législation des chemins de fer et tramways. 2.éd.augm.
EcT
C7234ab

